I. publ. g. 1248
5 (192

Bemerkungen

gegen die

Beschlüsse der deutschen Reichsversammlung

über

Flüsse, Canäle und Seen

und über

Eisenbahnen.

(Als Manuscript gedruckt.)

Hannover.
Schrift und Druck von Fr. Culemann.
1848.

Bemerkungen

gegen die

Beschlüsse der deutschen Reichsversammlung

über

Flüsse, Canäle und Seen

und über

Eisenbahnen.

(Als Manuscript gedruckt.)

Hannover.

Schrift und Druck von Fr. Culemann.

1848.

Die deutsche Reichs-Versammlung hat in Beziehung auf die Artikel V. und VI. des Entwurfs der deutschen Reichsverfassung (§§. 25 bis 32) bei erster Berathung Beschlüsse gefaßt, welche, wenn sie bei zweiter Berathung nicht erheblich geändert werden, das große Werk der Einigung Deutschlands mehr gefährden als befördern dürften. Diese Einigung, so nothwendig sie übrigens für Ehre, Kraft und Sicherheit des Vaterlandes ist, und so erreichbar sie bei besonnener Würdigung des Bestehenden sein würde, läßt sich schwerlich herbeiführen, wenn man versucht, auch das Ungleichartige in äußere Gleichheit zu bringen, nach theoretischen Abstractionen das Unpassende durchzuführen und die freie, selbständige Bewegung in den einzelnen Staaten durch ein unnöthiges Centralisiren zu lähmen. Das Centralisiren ist immer bedenklich: eine unlösbare Verwirrung aber geht daraus hervor, wenn man aus der Gesammtheit des Volks- und Staatslebens einzelne Stücke herausreißt und centralisirt, das Uebrige aber unberücksichtigt läßt.

Die nach diesen Gesichtspunkten gegen die erwähnten Beschlüsse der Reichsversammlung eintretenden Bedenken offen darzulegen, ist der Zweck dieser Zeilen.

I. Ueber den Artikel V. der Reichsverfassung (§§. 25—28) und über §. 32 im Artikel VI., die Flüsse und Canäle betreffend.

Diese Paragraphen lauten also:

§. 25.

„Die Reichsgewalt hat das Recht der Gesetzgebung und

Oberaufsicht über die für Schiffe oder Flöße fahrbaren Flüsse und die Mündungen der in dieselben fallenden Neben-Gewässer, über die dem allgemeinen Verkehre dienenden Canäle und Seen, über den Schifffahrtsbetrieb und die Flößerei auf diesen Wasserstraßen, so wie über alle Verhältnisse, welche darauf von directem Einflusse sind."

§. 26.

"Alle deutschen Flüsse sind für deutsche Schifffahrt und Flößerei frei von Zöllen. Bei den mehrere Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüssen tritt für die Aufhebung dieser Flußzölle eine billige Ausgleichung ein. Wie und mit welchen Mitteln für die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit dieser Flüsse gesorgt werden soll, bestimmt ein Reichsgesetz."

§. 27.

"Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleusen- und dergleichen Gebühren in den an diesen Flüssen und den Mündungen der Nebenflüsse gelegenen Orten unterliegen der Gesetzgebung und Oberaufsicht des Reichs. Es darf in Betreff dieser Gebühren eine Begünstigung der Angehörigen eines deutschen Staats vor denen anderer deutschen Staaten nicht Statt finden."

§. 28.

"Flußzölle und Schifffahrtsabgaben dürfen auf fremde Schiffe und deren Ladung nur durch die Reichsgewalt gelegt werden; jedoch bleiben für dieselben bis zu Erlaß neuer Bestimmungen oder bis zu weiteren Anordnungen die bisherigen fortbestehen."

§. 32.

"Der Reichsgewalt steht das Recht zu, zum Schutz des Reichs oder im Interesse des allgemeinen deutschen Verkehrs ꝛc. Canäle anzulegen, Flüsse schiffbar zu machen, oder deren Schifffahrt zu erweitern. Sie hat für die Unterhaltung der so gewonnenen Verkehrswege zu sorgen. Die bei derartigen Fluß- und Canalbauten gewonnenen Vorlandungen gehören dem Reiche."

In keinem deutschen Staate ist der vorliegende Gegenstand — die Benutzung der Gewässer und die Sorge für dieselben — von so tief eingreifender Bedeutung, als im Königreiche Hannover; aus den eigenthümlichen Verhältnissen dieses Landes läßt sich die Begründung der Bedenken gegen verschiedene Bestimmungen der bezeichneten Paragraphen — abgesehen von allgemeineren Betrachtungen — zunächst herleiten; es wird daher zweckmäßig sein, eine kurze Darlegung der hiebei hauptsächlich in Betracht kommenden Landes-Verhältnisse vorangehen und die Prüfung der einzelnen Paragraphen, so weit sie Bedenken erregen, nebst Verbesserungs-Vorschlägen nachfolgen zu lassen.

A. Darlegung einiger Verhältnisse des Königreichs.

Das Königreich Hannover kann, nach Maßgabe seiner Boden-Beschaffenheit, in drei Landstriche abgetheilt werden.

Der eine ist das Berg- und Hügelland, welches den südlichen Theil des Landes, namentlich die Provinzen Göttingen, Grubenhagen, Hohnstein, Hildesheim und einen Theil der Provinzen Calenberg und Osnabrück begreift, und in den gebirgigsten Gegenden vorzüglich Mineralien und Holz, in den übrigen aber einen durchgängig fruchtbaren, zum Ackerbau benutzten Boden darbietet.

Der andere Landstrich ist ein ebenes oder flach-hügeliges Land, welches von jener südlichen Abtheilung in der Linie etwa von Braunschweig über Peine, oberhalb Hannover, an den nördlichen und nordöstlichen Abhängen des Deisters über Minden, Lübbecke, Oldendorf, Oster- und Westerkappeln sich scheidet und nordwärts bis an die Marschen sich erstreckt; dieser Landstrich ist theils durch Entwässerung großer Moore, und durch Bewässerung großer Sandflächen fruchtbar gemacht, theils einer ähnlichen Urbarmachung annoch in großem Umfange fähig.

Die dritte Abtheilung begreift die Marschen an den Ufern der in die Nordsee sich ergießenden Flüsse und längs der ganzen Nordseeküste. Dieses Marschland ist nach und nach, seit Jahrhunderten, durch Ablagerung der aus den höheren Gebirgsgegenden in den Flüssen herabgeschwemmten feinsten und frucht-

barsten Erdtheile, durch s. g. Aufschlickung an und zwischen den Mündungen der größeren Flüsse entstanden, und bildet zwischen diesen die großen Fluß= und Küsten=Marschen, welche durch neuen Anwachs, namentlich an den Mündungen der Elbe, Weser und Ems, sich fortwährend noch vergrößern und mit höchstem Ertrage zur Viehzucht und zum Ackerbau benutzt werden. Dieser ganze Landstrich muß in großer Ausdehnung gegen die Fluthen des Meeres und vieler Haupt= und Nebenflüsse durch umfassende, kostspielige Uferwerke und Deich=Anlagen (cf. unten pag. 12.) geschützt werden.

Das Königreich ist, in seiner Lage zwischen Elbe, Weser und Ems, von etwa 112 theils schiffbaren, theils nur flößbaren und anderen Haupt= und Nebenflüssen, so wie von vielen schiffbaren Canälen, besonders Moor=Canälen, nach allen Richtungen
Anl. A. durchschnitten. Die Anlage A liefert eine Uebersicht der größeren Flüsse. Auch die vorhandenen Entwässerungs=Canäle werden, besonders in den Ostfriesischen Marschen, zum innern Schifffahrts=Verkehr benutzt, und sind dazu besonders mit eingerichtet. Die vorhandenen Wasserstraßen sind theilweise unter sich durch Canäle verbunden (z. B. die Hamme und Oste im Bremischen, der Ems=Canal zwischen Lingen und Meppen, in die Haase mündend, 6850 Ruthen lang, mit 6 Schleusen und 10 Fahrbrücken, ferner das s. g. Trecktief zwischen Emden und Aurich, 3⅕ Meilen lang, mit 3 Schleusen.)

Die Vermehrung der Canal=Anlagen ist in vielfachen Richtungen bereits projectirt und mehr oder weniger in der Vorbereitung begriffen (z. B. zwischen der Oste und Schwinge, von Stade über Bremervörde nach Bremen, in den Meppenschen Moor=Colonien, zwischen Aurich und Wittmund 2c.) Außerdem hat das Königreich rings umher an seiner südlichen, südost= und nordöstlichen Gränze die der Nordsee zuströmenden Binnenflüsse sämmtlicher Nachbarstaaten aufzunehmen.

Dieser seltene Reichthum an Gewässern jeder Art erleichtert zwar die Urbarmachung, erhöht die Fruchtbarkeit des Bodens, befördert die Schifffahrt und andere gewerbliche Betriebe; aber die Gewässer können auch Ursache großer Landes=Drangsale werden, und sind es schon zu verschiedenen Zeiten gewor=

den*). Die dagegen errichteten Schutz-Anlagen erfordern eine unausgesetzte Fürsorge, damit Leben und Eigenthum einer großen Anzahl von Landesbewohnern in den fruchtbarsten Theilen des Königreichs gesichert bleiben; sie nehmen in bedeutendem Grade sowohl die Staats-Casse als auch die Kräfte der Landesbewohner unmittelbar in Anspruch. (cf. unten pag. 12).

Die Bodenbeschaffenheit und der Reichthum an Gewässern haben schon seit uralter Zeit die Landwirthschaft und die Schifffahrt zu den wichtigsten Gewerben des Königreichs und zur Quelle seines Wohlstandes gemacht. Diese Gewerbe aber werden gerade durch die Bestimmungen des Artikels V der Reichsverfassung wesentlich getroffen, und in dieser Beziehung bedürfen sie einer näheren Erörterung.

1. Landwirthschaft.

Von 1,748,338 Einwohnern, welche, nach der neuesten Volkszählung (Juli 1848) im Königreiche auf 698½ Quadrat-Meilen leben, kommen auf die Städte (70 an der Zahl) nur 298,929, auf die Flecken und das platte Land aber (108 Flecken, 5880 Dörfer, 930 einzelne Höfe und Vorwerke) die übrigen. Die Bevölkerung in den Flecken und auf dem platten Lande beträgt fünf Sechstheile, in den Städten nur ein Sechstheil der Bevölkerung. Von jenen fünf Sechstheilen beschäftigt sich bei weitem die größte Anzahl mit der Landwirthschaft und mit dahin gehörigen Gewerben. Die Landwirthschaft hat daher jederzeit die ganz besondere Fürsorge der Hannoverschen Regierung in Anspruch genommen, und vorzüglich auch in Beziehung auf Anstalten, welche gerade den vorliegenden Gegenstand nahe berühren; diese Anstalten sind: das Ent- und Bewässerungswesen und die Deich- und Sielanlagen.

---

*) Noch am 9. April 1847 erhob sich plötzlich eine Sturmfluth an der Ostfriesischen Küste zu einer Höhe von 8¾ Fuß, und an der Unterelbe zu 10¾ Fuß über den gewöhnlichen Fluthstand, alle Deiche in jenen Gegenden mit der größten Gefahr bedrohend. Das furchtbare Unglück im Februar 1825, durch Sturmfluthen veranlaßt, ist noch in lebhafter Erinnerung.

a. Ent- und Bewässerungen.

Nach der oben dargelegten Bodenbeschaffenheit hat ein Theil des Königreichs Überfluß, ein anderer aber Mangel an Wasser. Dieses Hinderniß landwirthschaftlicher Boden-Cultur kann durch künstliche Einrichtungen gehoben werden, welche als Ent- oder als Bewässerungs-Anstalten sich geltend machen, womit häufig die Anlegung oder auch die Beschränkung oder Wegräumung von Stau-Anlagen in Verbindung steht. Einrichtungen dieser Art werden zwar oft dadurch nothwendig, daß das Königreich eine große Menge von Gewässern besitzt, welche zu gewerblichen Unternehmungen theils schon benutzt werden theils noch benutzt werden können und müssen; indessen ist die Rücksicht auf Beförderung der Landwirthschaft im hiesigen Königreiche bei weitem die überwiegende. Denn während für andere Gewerbe das Wasser, — als Triebkraft — allenfalls durch sonstige Kräfte ersetzt werden kann (Dampf, Wind ꝛc.) ist der Bezug zwischen Landwirthschaft und Wasser so eng, so natürlich und so nothwendig, wie zwischen Erde und Wasser. Die überwiegende Bedeutung des Wassers für die Landwirthschaft tritt immer ein, mag das überflüssige Wasser entfernt (Entwässerung), oder das Fehlende herbeigeführt (Bewässerung) werden müssen; sie tritt besonders jetzt ein, wegen der zunehmenden Gemeinheitstheilungen, Verkoppelungen, Urbarmachung von Haiden und Mooren.

Die Entwässerungen sind namentlich von ganz besonderer Wichtigkeit für die Moore und die Marschen.

Der Moorgrund umfaßt etwa 1,250,000 Morgen oder gegen 60 Quadrat-Meilen. Die auf diesem Moorgrunde angelegten Colonien sind durchgängig von ausgedehnten Canälen durchschnitten, welche zur Entwässerung nöthig sind und theilweise zur Torfschifffahrt benutzt werden. Das Hochmoor in Ostfriesland war schon im Jahre 1839 in einer Länge von etwa 12,000 Ruthen (à 20 Fuß Rheinl.) von Haupt-Canälen, und in einer Länge von 6100 Ruthen von Neben-Canälen durchschnitten. In diesen Canälen befanden sich schon damals eilf große Schleusen; es wurden auf 27 Werften im Hochmoore Schiffe gebaut, und es befanden sich im Besitze der dortigen Vehn-Colonisten 123 See-

schiffe und 303 Torfschiffe. Die Zahl der See- und Torfschiffe hat eben so wie die Länge der Canäle und, mit diesen, die Zahl der Schleusen während der letzteren Jahre bedeutend zugenommen. — Aus den Mooren im Landdrosteibezirke Stade gehen, nach einem vor einigen Jahren aufgestellten Anschlage, jährlich mindestens 21,600 Last Torf (à 4000 Pfund) nach Bremen; 41,000 Torfkähne befahren jährlich die Hamme und Wörpe; viele von diesen Kähnen tragen 4 Last. Der die Hamme mit der Oste verbindende Canal ist 3352 Ruthen lang, 20 Fuß im Wasserspiegel breit und 3 Fuß im Wasser tief. Vom Canale zur Oste fuhren jährlich wenigstens 8000 Kähne. — Die Moor-Colonien des Meppenschen sind theils, wie Papenburg, sehr weit entwickelt, theils aber erwarten sie noch ähnliche Entwässerungs- und Schiffs-Anstalten, um sich zu gleicher Bedeutung zu erheben.

Während die Entwässerungs-Anstalten für den Moorboden nur als unabweisliches Mittel der Urbarmachung und besserer Cultur angesehen werden können, sind sie für die Marschen, als nothwendige Folge ihrer niedrigen Lage und Eindeichung, ganz unentbehrlich. Die Marschen, welche seit vielen Jahrhunderten, unter dem Schutze weiser Gesetze, eingedeicht sind, können ohne Abwässerung nicht bestehen; sie bedürfen vielmehr einer sehr geregelten Abwässerung, weil sie vielen, von der Geest kommenden Flüssen und Bächen ausgesetzt sind; sie sind zugleich, bei ihrer außerordentlichen Fruchtbarkeit, und bei der ihnen obliegenden schweren Deichlast, einer ganz besonderen und sachkundigen Fürsorge eben so würdig als bedürftig.

Außer der regelmäßigen Entwässerung der Moore und Marschen werden aber im Königreiche auch außergewöhnliche Entwässerungen großer Landstriche häufig durch die Nothwendigkeit geboten. So sind z. B. jetzt im Werke die Entwässerungen des Hadelnschen Sietlandes (auf einen Kostenaufwand von 462,453 Thlr. veranschlagt), des Seetzelthales durch Correction des Seetzelflusses, ferner des Allerthales durch Correction und Umleitung der Oberaller, dann der Ilmenau-Gegend durch Correction des Ilmenauflusses.

Die Bewässerungen sind jederzeit lediglich Verbesserungs-

Maßregeln; gleichwohl ist Bewässerung für manche Bezirke — namentlich auch in den südlichen Landestheilen — ein höchst wichtiges, oft selbst unerläßliches Bedingniß der Cultur und Cultur=Verbesserung; ihr Vortheil kann sehr groß, das entgegenstehende Verbietungsrecht aber oft sehr geringfügig sein.

Sowohl bei Ent= als bei Bewässerungen tritt fast immer ein directer Widerstreit der Interessen zwischen einzelnen Landestheilen und in diesen zwischen einzelnen Gemeinden und Privatpersonen ein; Collisionen, welche nur durch eine vorsichtige, den örtlichen Verhältnissen angepaßte, völlig sachkundige Behandlung angemessen ausgeglichen werden können.

b. Deich= und Sielwesen.

Deiche sind Erdwälle, welche dazu dienen, das Eindringen entweder des Seewassers (Seedeiche) oder des Flußwassers abzuhalten (Flußdeiche); sie werden Winterdeiche genannt, wenn sie das hinterliegende Land gegen die höchsten Fluthen bei Herbst= und Frühlingsstürmen, Sommerdeiche, wenn sie dasselbe gegen den gewöhnlichen Ueberlauf des Wassers oder gegen plötzliche Sommer=Fluthen sichern sollen. Die Deiche befinden sich entweder im Eigenthum einer Gemeinde, indem sie der Feldmark derselben zum Schutz dienen; oder sie sind unter einzelne Eingesessene pfandweise zur Unterhaltung vertheilt, so daß jeder seinen Deichtheil als Eigenthum besitzt. Die Anlage, Wiederherstellung und Unterhaltung der Deiche liegt in jenem Falle den mit Häusern oder Grundstücken ansässigen Gemeinde=Mitgliedern, im andern Falle jedem einzelnen Eigenthümer oder dem Deichbande ob, d. h. einer Vereinigung von Eigenthümern, welche mit vereinten Kräften aus einer gemeinschaftlichen Deichcasse die Kosten bestreiten. In beiden Fällen ist die Verpflichtung zur Anlage und Unterhaltung der Deiche eine Reallast, welche auf den durch den Deich geschützten Grundstücken ruht. Exemtionen irgend einer Art sind dabei ganz unzulässig; weder Vertrag noch Verjährung kann den Besitzer eines deichpflichtigen Grundstücks von der Deichlast befreien. Was an Geld, Arbeitslohn oder Materialien zum Deichbau creditirt ist, genießt in der Regel ein Vorzugsrecht im Concurse. Das zwischen dem Deiche und dem

Strome oder dem Meere belegene Land dient theils zum Schutze der Deiche theils zur Gewinnung der für den Deichbau erforderlichen Erde. Der Strom und Uferbau steht mit den Deichanlagen in genauer Verbindung und ist gewissermaßen ein wesentlicher Theil derselben; er hat den Zweck, die auf dem Ufer ruhenden Deiche gegen die durch Strömungen entstehenden Zerstörungen zu sichern, überflüssige Stromarme fortzuschaffen, gefährliche Stromengen zu beseitigen oder Ufereinrisse zu decken. Die Deichhalter und Deichverbände sind wenigstens zur Erhaltung der an ihren Deichtheilen liegenden Strom- und Uferwerke oft verpflichtet, weil diese Werke als Zubehörungen des dahinter liegenden Deichs betrachtet werden. Oft aber ruht die Verpflichtung zum Uferbau auch auf viel größeren Strecken, z. B. im Lande Hadeln, und ist, namentlich an den Meeresküsten in Ostfriesland, Sache des Deichbandes, wo ein solcher vorhanden ist. Anlagen an den Ufern und Flüssen, welche den Lauf des Flusses verändern, aufhalten oder verengen, sind den Anwohnern nicht erlaubt, wenn dadurch dem Nachbar ein erheblicher Schaden zugefügt wird. Es ergiebt sich aus diesen Bemerkungen, wie sehr auch die bei Flußbauten gewonnenen s. g. Vorlandungen mit dem Deichwesen genau zusammenhangen.

Das durch den Deich geschützte Land (Binnenland) bedarf der Ableitung des Binnenwassers, welches innerhalb des Deichs von Regen und Schnee sich sammelt oder von angränzenden höheren Gegenden herfließt. Hierzu dienen Siele oder Schleusen, mittelst welcher die zur Aufnahme und Ableitung des Binnenwassers angelegten Canäle durch den Deich geführt werden; durch diese Canäle wird auch in einzelnen Fällen, sofern es ohne Besorgniß vor sonstigen Gefahren geschehen kann, das Binnenland mit Fluthwasser aus dem Strome bewässert. Die Genossenschaft, welche zu solchen Zwecken ein Siel auf gemeinschaftliche Kosten angelegt hat (die Sielacht) und gewöhnlich einem Deichverbande angehört, ist in Ansehung sowohl der Siele selbst als auch der Canäle, der Canal-Brücken und der damit zusammenhängenden Ent- und Bewässerungs-Anstalten, ähnlichen Verpflichtungen unterworfen, wie sie für das Deichwesen bestehen. Die Sieltiefe bilden zugleich, in ihren vor den Sielen belegenen äußeren Theilen,

Häfen des Landes, und sind auch in dieser Beziehung zum Theil von großer Bedeutung.

Das ganze Deich- und Sielrecht hat seine Quelle in besondern Deichordnungen und, wo diese nicht ausreichen, im Herkommen oder in der rechtlichen Natur und im Zwecke des Deich- und Sielwesens. Die Gefahr für Leben und Eigenthum nöthigt hier, der Regierungsgewalt eine große Ausdehnung zu geben, während zugleich die Größe der Pflichten des Einzelnen es erforderlich macht, daß auch dem Richteramte eine sehr ausgedehnte Wirksamkeit bleibe. Bei Behandlung dieser schwierigen Angelegenheiten, welche regelmäßig mit allen Fluß- und Uferbauten in unzertrennlicher Verbindung stehen, ist eine genaue Kenntniß der Local-Zustände um so nöthiger, als dabei wesentlich nach gütlichen Vereinbarungen gestrebt werden muß.

Das Königreich hat an derartigen Anlagen, welche das Leben, das Eigenthum und den täglichen Erwerb einer großen Anzahl von Landesbewohnern sichern, in den verschiedenen Marsch-Districten 134 geographische Meilen Haupt-Fluß- und See-Deiche mit 238 Haupt-Abwässerungsschleusen zu unterhalten!

Hinter diesen Deichen sind 56½ Quadrat-Meilen (oder etwa 1,186,000 Morgen) des fruchtbarsten Landes mit etwa 19,536 Feuerstellen und 111,290 Einwohnern belegen.

Die jährlichen Kosten der gewöhnlichen Unterhaltung dieser Schutzanlagen sind, abgesehen von sehr bedeutenden Strecken geringerer, s. g. Sommerdeiche und einer großen Anzahl kleinerer Ent- und Bewässerungsschleusen (welche nur den Schutz gegen hohe Sommerfluthen bezwecken), überhaupt zu der Summe von 450,958 ₰ zu veranschlagen.

Neben dieser Summe sind die Unterhaltungs-Kosten für die übrigen wasserbaulichen Anlagen des Landes, namentlich für Abwässerungs-Canäle mit ihren Brücken, für Sommerdeiche und dahin gehörige Arbeiten, ferner für den Strom- und Uferbau an den höheren Strom-Abtheilungen und an den Binnenflüssen, endlich für Unterhaltung der Canäle und Schifffahrts-Anlagen zusammen etwa zu 175,000 ₰ jährlich zu veranschlagen.

Hiernach ergiebt sich für die Wasserbau-Verhältnisse des Königreichs, im Verhältniß zur Größe desselben, ein Umfang und eine Wichtigkeit, die in dieser Beziehung, nächst Holland, von keinem andern Staate des europäischen Festlandes übertroffen oder auch nur erreicht werden. Insbesondere wird die Vertheidigung der Deiche gegen die Fluthen im hiesigen Königreiche durch die Einwirkungen der Ebbe und Fluth erschwert, welche bekanntlich an der Ostsee-Küste und an den Mündungen der in die Ostsee sich ergießenden Ströme gar nicht eintreten. Es erstreckt sich die Fluth der Elbe bis in die Gegend von Lauenburg, die der Weser bis Bremen, die der Ems bis weit über Halte hinaus.

Um eine, auch nur nothdürftige Sicherheit, eine nur mittelmäßige Benutzung des Bodens zu erreichen, sind den Bewohnern der bedeichten Landestheile schon die gewöhnlichen Anstrengungen sehr drückend, die außergewöhnlichen aber sind kaum zu ertragen; allein jede Nachlässigkeit rächt sich auf das Härteste, wie denn angenommen werden darf, daß mit jedem Thaler, der durch schlechte Entwässerung oder Bedeichung am Pachtwerthe des Morgens der Marschen verloren ginge — und das ist leicht — ein Capital von etwa 30 Millionen vernichtet sein würde. Nur dann, wenn die bedeichte Fläche gut erhalten und bewirthschaftet wird, kann der Deichverband seine schweren Verpflichtungen erfüllen. Die vorzüglichsten Bestimmungen der Deichordnungen sind auf eine beharrliche Erhaltung der Deiche und auf Verhütung einer mangelhaften Benutzung und der Zersplitterung des Bodens gerichtet. Daher die alte Rechtsregel: „Wer nicht kann deichen, der soll weichen.“ Um so mehr aber müssen die deichpflichtigen Grundeigenthümer gegen Uebergriffe von Außen her geschützt, um so mehr muß über Befolgung der durch die Natur gebotenen Gesetze zur Sicherung ihres Lebens und ihres Eigenthums gewacht werden; sie haben ein Recht, dies zu verlangen.

2. Schifffahrt.

Das Königreich besitzt an seinen ausgedehnten Küsten und an seinen vielen schiffbaren Gewässern eine Menge guter Hafen- und Schiffsliegeplätze; die Anzahl der größeren beläuft
Anl. B. sich, laut Anlage B. etwa auf 57. Es fehlt eben so wenig an den zum Bau, zur Ausrüstung und Verproviantirung der Schiffe erforderlichen Materialien; die Bevölkerung an den Küsten und Flüssen, ja theilweise tief im Binnenlande, ist seit Jahrhunderten auf die Schifffahrt angewiesen und innig damit vertraut; theilweise trägt auch der Handel der Hansestädte Hamburg und Bremen dazu bei, in der Nähe derselben das Gewerbe der Schifffahrt zu beleben. So hat dasselbe immer mehr an Umfang und Bedeutung gewonnen. Die Hannoversche Flagge betheiligt sich von Jahr zu Jahr mehr beim großen Welthandel; ihre Hauptthätigkeit besteht zwar in der Vermittelung des Verkehrs der Ost- und Nordseeküsten; allein regelmäßig befahren Hannoversche Schiffe auch das Mittelländische und Schwarze Meer. Außerdem ist aber auch die Binnenschifffahrt auf den Flüssen, namentlich auf der Aller, Leine, Weser und Ems und in den Moor-
Anl. C. D.E.F. Colonien von erheblicher Bedeutung. In den Anlagen C. D. E. F. sind einige nähere Nachrichten über Hannoversche Schifffahrts- und Schiffbau-Verhältnisse zusammengestellt.

Die größte Anzahl der Hannoverschen Seeschiffe ist mit der Frachtfahrt beschäftigt und eben deshalb befahren sie viele entfernte Meere. Die auf denselben beschaffte Ausfuhr ist hauptsächlich nach England (meistens durch Vermittelung Hamburger und Bremer Handlungshäuser) und nach Holland gerichtet; sie befaßt vorzüglich die Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht. Die Einfuhr besteht hauptsächlich in Colonial- und Manufactur-Waaren aus England und Holland, und in Holz und Eisen aus Norwegen und Schweden.

Das Schifffahrts-Gewerbe gewährt, neben seinen directen Vortheilen für den Umtausch der Güter, zugleich durch Fischfang, Schiffbauerei, Anker- und Masten-Bereitung, Segelmachen und dergl., Verproviantirung und Bemannung der Schiffe, einer großen Anzahl von Einwohnern Gelegenheit zum nützlichen Erwerbe.

Für Beförderung der Schifffahrt ist durch Navigations-schulen, Bestimmungen über Lootsenwesen und Strandrecht, durch Schifffahrtsverträge, Handelsvereine, See- und Fluß-Versicherungsanstalten, unversteuerte Niederlagen, Canal- und Hafen-Anlagen und Verbesserung der schiffbaren Flüsse mit gutem Erfolge gesorgt. Noch in neuester Zeit sind erhebliche Geldverwendungen für größere Hafenanlagen erfolgt, (z. B. für einen Schiffsliegeplatz am untern Theile des Schwinge-Canals 51,248 Rthl.; für einen neuen Hafenplatz am linken Ufer der Geeste, Geestemünde, 61,155 Rthl.; für eine Hafenanlage bei Harburg in Verbindung mit dem Eisenbahnhofe zusammen bis jetzt über 977,600 Rthl.

Die Erhaltung und Verbesserung der schiffbaren Ströme liegt im eigenen Interesse des hiesigen Landes und erfordert einen sehr erheblichen Kostenaufwand, welcher um so weniger zu vermeiden ist, als mit den Fluß- und Uferbauten des Königreichs fast regelmäßig umfassende Deich- und Schleusen-Arbeiten, so wie Ent- und Bewässerungs-Anstalten verbunden sind; Dinge, welche sich nach den gegebenen geographischen Verhältnissen nicht trennen lassen und, wegen ihrer Rückwirkung auf die wesentlichsten Landes-Interessen, nicht getrennt werden dürfen. So hat z. B. bei Bildung eines neuen Fahrwassers bei Emden zugleich auf den Schutz dieser Stadt gegen Sturmfluthen und auf Verbesserung der Abwässerung benachbarter Sielachten Bedacht genommen werden müssen; Anlagen, welche einen Kostenaufwand von etwa 411,000 Rthl. erfordern und großentheils von der Stadt Emden aus eigenen Mitteln herbeigeschafft sind.

Die vorstehende, nur das Wesentlichste berührende Darlegung einiger Verhältnisse des Königreichs wird ergeben, daß Landwirthschaft und Schifffahrt für dasselbe von der überwiegendsten Wichtigkeit sind und daß im Interesse dieser wichtigen Gewerbe, zugleich auch zum Schutze großer Landestheile gegen Wassersnoth, die Gegenstände des Wasserbaues eine ungetheilte Fürsorge der öffentlichen Verwaltung erfordern. Jene Gewerbe haben im Volke Fleiß, Mäßigkeit, Wohlstand und einen ernsten, besonnenen und redlichen Sinn hervorgerufen, welcher den Cha-

rakter dieses Volks bildet. Aus jenen, durch die Gunst des Bodens und seiner Gewässer unwandelbar dargebotenen Gewerben ist zugleich eine treue Anhänglichkeit an die Heimath und an das gemeinsame deutsche Vaterland hervorgegangen. Diese deutsche Gesinnung hat sich oft und in schwieriger Zeit durch Thaten bewährt; aus ihr ist noch im gegenwärtigen Jahre die Bereitwilligkeit zu großen Opfern für Deutschlands Integrität hervorgegangen; sie wird sich ferner bewähren, so lange nicht durch unnöthiges Centralisiren Verwirrungen angestiftet und die theuersten Interessen des Landes in Gefahr gebracht werden. Dies führt zur Prüfung der über die §§. 25, 26, 27, 32 gefaßten Beschlüsse der Reichsversammlung.

B. Prüfung der gefaßten Beschlüsse.

Es ist nothwendig,

1) einige Bemerkungen über einen hiemit sehr nahe verwandten Gegenstand, nämlich über die kurz vorher ergangenen Beschlüsse der deutschen Reichsversammlung hinsichtlich der Schifffahrts-Anstalten voranzuschicken, um sodann

2) zur Erörterung der die §§. 25, 26, 27, 32 betreffenden Beschlüsse selbst überzugehen und Vorschläge zu angemessener Abänderung derselben daran zu knüpfen.

1.

In Beziehung auf die Schifffahrts-Anstalten hatte der Verfassungs-Ausschuß der deutschen Reichsversammlung — in Übereinstimmung mit dem eben so sachkundigen als durch regen Eifer für Deutschlands Wohl ausgezeichneten Reichs-Handels-Minister Duckwitz — folgende Paragraphen vorgeschlagen:

§. 21.

„Die Schifffahrts-Anstalten am Meere und in den Mündungen der deutschen Flüsse (Häfen, Seetonnen, Leuchtschiffe, Lootsenwesen, Fahrwasser u. s. w.), sind der Fürsorge der einzelnen Uferstaaten überlassen; sie unterhalten dieselben aus eigenen Mitteln.“

§. 22.

„Die Reichsgewalt hat die Oberaufsicht über diese Anstalten und Einrichtungen.

Es steht ihr zu, die betreffenden Staaten zur gehörigen Unterhaltung derselben anzuhalten, auch dieselben aus den Mitteln des Reichs zu vermehren und zu erweitern.“

§. 23.

„Die Abgaben, welche in den Seeuferstaaten von den, die Schifffahrts-Anstalten benutzenden Schiffen und deren Ladungen erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung dieser Anstalten nöthigen Kosten nicht übersteigen.

Sie unterliegen der Genehmigung der Reichsgewalt.“

§. 24.

„In Betreff dieser Abgaben sind alle deutschen Schiffe und deren Ladungen gleich zu stellen.

Eine höhere Belegung fremder Schiffe kann nur von der Reichsgewalt ausgehen.

Die Mehrabgabe von fremder Schifffahrt fließt in die Reichscasse.“

Der volkswirthschaftliche Ausschuß hatte, wiewohl unter Dissens von dreizehn seiner Mitglieder den Verbesserungsantrag gestellt, anstatt der obigen §§. 21 — 24 nur Folgendes zu beschließen:

„Die Schifffahrts-Anstalten am Meere und in den Mündungen der Deutschen Flüsse, (Häfen, Seetonnen-, Leuchtschiffe, Lootsenwesen, Fahrwasser ꝛc.) sind Reichssache und werden durch Fürsorge der Reichsgewalt unterhalten. Die Reichsgewalt bestimmt die dafür zu erhebenden Abgaben, hinsichtlich welcher alle Deutschen Schiffe gleich zu behandeln sind. Es ist der Reichsgewalt überlassen, fremde Schiffe höher zu belegen als die Deutschen. Über das Nähere der Ausführung ergeht ein Reichsgesetz.“

Gegen diesen Verbesserungsantrag wurde von der oben er-

wähnten starken Minorität des volkswirthschaftlichen Ausschusses selbst das Folgende als **votum dissensus** erklärt:

„Die Unterzeichner des Minoritätserachtens finden sich veranlaßt, statt des Paragraphen des volkswirthschaftlichen Ausschusses, den §§. 21 — 24 des Verfassungsentwurfs beizutreten, jedoch unter Wegfall der Worte „und deren Ladungen“ in §. 23 und 24, und zwar aus folgenden Gründen. — Zunächst pflichten sie den in dem Berichte des Verfassungs-Ausschusses, Seite 12, über Artikel IV. §. 21 — 24 entwickelten Ansichten über den Gegenstand bei, ohne zu wiederholen, indem sie davon ausgehen, daß den einzelnen Uferstaaten die Fürsorge und nähere Überwachung der für den Seehandel und die Schifffahrt nöthigen Verfügungen, Einrichtungen und Anlagen überlassen bleiben muß. Die Sache begreift so viele verschiedene Theile in sich, als Häfen, Seetonnen, Leuchtthürme und Leuchtschiffe, Baaken, Lootsenwesen, Regulirung des Fahrwassers, Quarantäne-Anstalten rc„ zu deren richtiger und zweckmäßiger Handhabung eine genaue Kenntniß durch langjährige Erfahrung erforderlich ist, daß, wenn die Reichsgewalt allerdings die Oberaufsicht zur Sicherstellung des allgemeinen Interesses darüber ausüben soll, sie doch nicht die Ausführung selbst in die Hand nehmen kann, ohne dadurch höchst wahrscheinlich das Schifffahrts-Interesse sehr wesentlich zu beeinträchtigen und so auf den ganzen, sich unter den seitherigen Verhältnissen so großartig aufgeschwungenen Seeverkehr nachtheilig einzuwirken. Der Paragraph des volkswirthschaftlichen Ausschusses erklärt dagegen die Schifffahrtsanstalten am Meere ohne Weiteres für Reichssache, und will, daß sie durch Fürsorge des Reichs unterhalten werden sollen, was freilich einer verschiedenartigen Auslegung fähig ist. Abgesehen von den angeführten entgegentretenden Gründen, könnten die Unterzeichneten des Minoritäts-Erachtens aber auch eben so wenig einer solchen, ihnen nicht genügend entschieden scheinenden Bestimmung beipflichten, worin — wenn auch nicht direct — ausgesprochen ist, daß die Reichsgewalt die Ausführung wiederum Dritten zu übertragen haben dürfte. — Die Hafen- und sonstigen Anlagen und die Schifffahrtsangelegenheiten der Uferstaaten umfassen eine Masse von Einzelheiten, die theils

Sache der Communen oder auch von Privaten sind, wie z. B. Hafenanlagen, Werfte ꝛc., das Lootsenwesen u. s. w., und die fast in allen Staaten diesen unter Aufsicht der Behörden überlassen bleiben. Wir berufen uns zur Begründung unseres Antrags darauf, und namentlich auf die vereinigten Staaten Nord-Amerika's, woselbst die Schifffahrts- und Hafenangelegenheiten durchaus nicht Sache des General-Gouvernements sind, obwohl solches dort weit eher, als in unserem Staatencomplexe ausführbar sein würde. Wenn wir uns daher auch um so entschiedener, in diesem Falle, gegen ein solches Centralisiren, als dem Gesammtinteresse schädlich, aussprechen müssen, so haben wir noch einen wichtigen Punkt zur Sprache zu bringen, dessen gar keine Erwähnung gemacht ist. — Es heißt in dem Paragraphen des volkswirthschaftlichen Ausschusses: „Die Schiffsanstalten ꝛc. sind Reichssache.“ Diese Anstalten sind aber das Eigenthum von Einzelstaaten, von Communen oder gar Privaten, theils unter schweren Opfern, ja mit dem Aufwande von Millionen, durch die rastlose Thätigkeit der Bevölkerung der Seeuferstaaten, ohne anderweitige Beihülfe, ins Leben gerufen und mehr oder weniger durch zu dem Zwecke aufgenommene Capitalien belastet. — Die Übernahme durch das Reich könnte daher jedenfalls nur gegen entsprechende Entschädigung geschehen, denn sonst könnten mit gleichem Rechte andere derartige, dem allgemeinen Verkehre dienende Anstalten, als Eisenbahnen u. s. w., ohne Weiteres für Reichseigenthum erklärt werden. ꝛc.

Unterz: Gevekoht. J. Veit. v. Reden. Dröge. Dr. Stahl. Czoernig. Franck, Osterrath. A. Hollandt. Y. Brons. Sprengel. Breusing. E. Merck *).“

Außer diesen Gründen der Minorität des volkswirthschaftlichen Ausschusses wurde gegen den Verbesserungs-Antrag desselben während der Berathung von vielen verschiedenen Seiten im Wesentlichen Folgendes hervorgehoben:

„Der Wetteifer der Einzelstaaten werde sich vermehren, wenn ihnen dieser Gegenstand überlassen bleibe;

„Die Schifffahrtsanstalten stehen mit örtlichen städtischen Einrichtungen oft in enger Verbindung;

*) cf. stenogr. Berichte pag. 3219, 3220.

„Das Deutsche Reich würde sich dadurch eine große Last und großen Kosten-Aufwand aufladen;

„Die Uferstaaten würden, als zunächst dabei betheiligt, ihre Pflicht bei Unterhaltung der fraglichen Anstalten schon erfüllen;

„Der centralbureaukratische Gedanke der Verwaltung habe alles individuelle Leben der Provinzen schon oft zerstört;

„Das vorgeschlagene, überhaupt in der Tendenz des volkswirthschaftlichen Ausschusses liegende Centralisirungssystem koste viel, schaffe wenig, corrumpire durch Begünstigung Einzelner das Volk; habe sich in Frankreich durchaus nicht bewährt, während das entgegengesetzte System (selfgovernment) sowohl in England als in den Nordamerikanischen Freistaaten viel günstiger gewirkt und Großes hervorgerufen habe;

„Die Verwaltung müsse so viel als möglich den Einzelstaaten verbleiben, weil ohnehin diese sich besser auf die örtlichen Verhältnisse verstehen;

„Nach den Vorschlägen des volkswirthschaftlichen Ausschusses werde Eifersucht und Petitionssucht unter einzelnen betheiligten Gegenden sich entwickeln, und das alte leidige Vielregieren von einem Mittelpunkte aus, nebst einer unerträglichen Kleinigkeitskrämerei wieder hergestellt, auch großer Zeitverlust herbeigeführt werden.

„Aus dem Principe des Bundesstaate folge nur so viel, daß in gemeinsamen, mehre Staaten betreffenden Angelegenheiten die Reichsgewalt die Oberaufsicht zu üben, in privativen Sachen aber (wenn nur der einzelne Staat in Frage komme) dieser ohne Oberaufsicht der Reichsgewalt selbständig zu regieren habe;

„Die Oberaufsicht der Einzelstaaten habe die angemessene Wahrnehmung der einzelnen Verwaltungszweige zu controliren, während die Oberaufsicht der Reichsgewalt zum Gegenstande habe, daß nicht zu Gunsten eines einzelnen Staats von dem andern Maßregeln genommen oder unterlassen werden können;

„Der volkswirthschaftliche Ausschuß sei in seinen Anträgen überhaupt nicht consequent; wenn es nämlich um die Production auf dem seiner Natur nach mehr stabilen Gebiete der Landwirthschaft sich handele, dann werde die freieste Bewegung und Ver-

fügung empfohlen, dann sollen die Güter beliebig zersplittert werden; komme man aber auf das Gebiet der Industrie und des Handels, dann empfehle man die strengsten Schutzzölle, dann solle der Staat überall helfend einschreiten." *)

In richtiger Würdigung aller dieser Gründe erklärte eine große Majorität (286 gegen 145 Stimmen) sich gegen den Verbesserungs-Antrag des volkswirthschaftlichen Ausschusses, und es wurden die §§. 21, 22, 23, 24 von der Reichsversammlung in vorgeschlagener Art so, wie sie oben angeführt sind, angenommen. **)

Nach diesem Vorgange hätte man erwarten dürfen, daß in ähnlicher Weise auch das Cap. V des Verfassungsentwurfs, die Flüsse und Canäle betr., behandelt worden wäre. In dieser Erwartung sieht man jedoch leider! sich gänzlich getäuscht. Die nachfolgende Prüfung der §§. 25, 26, 27 und 32 wird dies näher ergeben.

2.

Zu §. 25.

Der Verfassungs-Ausschuß hatte als §. 25 Folgendes vorgeschlagen:

> "Die Reichsgewalt hat das Recht der Gesetzgebung und Oberaufsicht über die für Schiffe oder Flöße fahrbaren Flüsse und die Mündungen der in dieselben fallenden Nebenflüsse, über die dem allgemeinen Verkehre dienenden Canäle und Seen, so wie über den Schifffahrtsbetrieb auf diesen Wasserstraßen."

Zu diesem Vorschlage stellte der volkwirthschaftliche Ausschuß einen Verbesserungsantrag, welcher, wiewohl nur durch

---

*) Pag. 3225 bis 3247 der stenographischen Berichte. Hiebei ist zugleich die Aeußerung vorgekommen, daß der volkswirthschaftliche Ausschuß bereits in der Ansicht mancher Mitbürger als der ärgste Störenfried gefürchtet werde.

**) Der Berichtserstatter des Verfassungs-Ausschusses, Herr Professor Waitz aus Göttingen, hat über diese Verhandlung das anliegende Schreiben an die Redaction der Schlesw.-Holsteinschen Zeitung unterm 21. November d. J. gerichtet; wir entnehmen dasselbe aus öffentlichen Blättern. Anl. G.

eine Majorität von 207 gegen 200 Stimmen, als §. 25 in folgender Fassung angenommen wurde:

§. 25. „Die Reichsgewalt hat das Recht der Gesetz„gebung und Oberaufsicht über die für Schiffe oder Flöße „fahrbaren Flüsse und die Mündungen der in dieselben fal„lenden Nebengewässer, über die dem allgemeinen Verkehre „dienenden Canäle und Seen, über den Schifffahrtsbetrieb „und die Flößerei auf diesen Wasserstraßen, so wie über „alle Verhältnisse und Abgaben, welche darauf von directem „Einflusse sind.“

Durch die Fassung dieses §. 25 wird zunächst eine Reihe von Zweifeln hervorgerufen.

a. Was soll eigentlich Gegenstand der Gesetzgebung sein? Der Ausdruck: über Flüsse, über Mündungen, Canäle ꝛc. ist sehr dehnbar. Soll sich das Recht der Reichsgewalt nur auf die Schiffbarkeit der Wasserstraßen beziehen? oder auf andere Gegenstände der Flußhoheit und Wasserbaupolizei und auf welche? oder soll, wie es nach den Andeutungen einiger Mitglieder des volkswirthschaftlichen Ausschusses wahrscheinlich wird, die ganze Flußhoheit nebst der Wasserbaupolizei über alle schiff- und flößbaren Flüsse und nebst dem Rechte der Verwaltung ohne Ausnahme auf die Reichsgewalt übergeben, den Einzelstaaten aber nur die Last der Unterhaltung bleiben? Oder soll ein gemischtes Verhältniß mit concurrirenden Rechten eintreten? Dies führt zu dem ferneren Zweifel:

b. soll das Recht der Gesetzgebung und Oberaufsicht der Reichsgewalt ausschließlich zustehen (wie von Einigen beantragt wurde) oder in Gemeinschaft mit den einzelnen Staaten? wie soll im ersteren Falle die Verwaltung, ohne eigene Oberaufsicht der Landesbehörden, geführt, die Unterhaltung zweckmäßig geleitet werden können? und wie soll im andern Falle die Gemeinschaft geordnet werden, ohne Confusion und Competenz-Streitigkeiten hervorzurufen?

c. Was bedeutet der Ausdruck: „Recht der Gesetzgebung und Oberaufsicht?“ Der Verfassungs-Ausschuß unterscheidet zwischen dem Rechte und der wirklichen Ausübung desselben; seine Absicht scheint dahin zu gehen, daß die Reichsgewalt bei

gemeinschaftlichen Wasserstraßen zunächst oder sogar ausschließlich Gesetze zu geben und Oberaufsicht zu führen, bei anderen, privativen Wasserstraßen aber nur das Recht haben solle, „mitunter“ mit Gesetzen und Maßregeln der Oberaufsicht „einzutreten“.*)

Aber liegt diese Unterscheidung auch in den Absichten des volkswirthschaftlichen Ausschusses, welcher die fragliche Fassung beantragt hat? Aus den Worten des §. 25 ist ein solcher Unterschied nicht zu entnehmen; wäre er aber auch wirklich beabsichtigt, wie würde er praktisch durchzuführen sein? müßte nicht der Einzelstaat in der Ungewißheit über dasjenige, was die Reichsgewalt „mitunter“ thun könnte, in die größten Schwankungen gerathen? würden nicht diese Schwankungen den Wasserstraßen mehr schaden, als die dunkle Bestimmung der Reichsverfassung ihnen nützen könnte?

d. Was bedeutet der Ausdruck Oberaufsicht?

Diese Frage rechtfertigt sich, wenn man erwägt, daß man von verschiedenen Seiten bei der Berathung darin das Recht einer unmittelbaren Verwaltung, einer einheitlichen Leitung aller Flußbauten hat verstehen wollen. Ist dies die — freilich nichts weniger als die Freiheit befördernde — Absicht gewesen, so hätte man sie wenigstens deutlich aussprechen müssen, so unausführbar und unzweckmäßig auch eine derartige Bestimmung, nach unserer Ansicht, gewesen sein würde. Ist aber die Absicht nicht dahin gerichtet, auch die Verwaltung an die Reichsgewalt zu ziehen, wie soll dann der Einzelstaat, ohne das Recht der Gesetzgebung und die Befugniß zur selbständigen Leitung der Flußbauten zu haben, die Verwaltung in so verwickelten Angelegenheiten zweckmäßig führen können?

e) Was bedeutet der Ausdruck: „Nebengewässer?“

Der volkswirthschaftliche Ausschuß, welcher der beste Interpret seiner Worte sein muß, hat dabei vor Augen gehabt, „daß nicht bloß „Nebenflüsse“ (wie der Verfassungs-Ausschuß vorgeschlagen hatte) sondern auch andere Nebengewässer, z. B.

---

*) cfr. Motive des Verfassungs-Ausschusses zu Art. V des Verfassungs-Entwurfs und pag. 3351, 3384—3386 der stenographischen Berichte

der Abfluß aus Teichen in die Ströme in Betracht kommen müßten*). Der Herr Berichterstatter des volkswirthschaftlichen Ausschusses hat außerdem noch den Umstand angeführt: „daß namentlich an den unteren Theilen der Flüsse, beim Ausfluß in's Meer, nicht bloß Flüsse, sondern auch Gewässer, die aus Deichbauten und Abwässerungen kommen, zu berücksichtigen seien"**).

Man muß in der That dankbar sein für diese offenen Erläuterungen; wenigstens ersieht man doch daraus klar, zu welchen Unklarheiten der redlichste Wille führen kann. Also alle, auch die kleinsten Gewässer, auch Teiche und Abwässerungs-Gräben oder Schleusen-Canäle sollen da, wo sie in den Hauptstrom münden, der Gesetzgebung und Oberaufsicht des Reichs unterworfen sein! so groß die also zugedachte Ehre ist, so wird doch die bescheidene Frage erlaubt sein: wie wird die Einwirkung der Reichsgewalt auf derartige Dinge sich von den Deich- und Schleusen- und Abwässerungs-Anlagen selbst trennen lassen? stehen nicht diese Anlagen in genauester Verbindung mit dem Orte, der Art, dem Umfange der Einmündung in den Strom? oder sollen alle jene wasserbaulichen Werke gleichfalls der Obhut des Reichs unmittelbar unterliegen? wie würde dies möglich und würde es verständig sein? Bedenkt man auch, in welche endlose Conflicte man eben dadurch die Reichsgewalt mit den, gerade hier die freieste Selbstregierung genießenden Uferbewohnern bringen würde? und wie außerordentlich groß die, für das Eigenthum, für die Sicherheit und das Leben derselben durch eine solche Einmischung in ihre innersten Verhältnisse von vielleicht unkundiger Hand aus weiter Ferne herbeigeführte Gefahr sein würde?

Sollen aber jene wasserbaulichen Werke den Einzelstaaten zur Anordnung und Ausführung verbleiben — wie dies vom Verfassungs-Ausschusse in der Motivirung des Art. V als nothwendig bereits anerkannt ist, — wie soll dann die Competenz zwi-

---

*) p. 3212 der stenographischen Berichte.

**) p. 3382, 3383 der stenographischen Berichte.

schen der Reichsgewalt und den Einzelstaaten festgestellt, wie soll die Gränze zwischen der Sorge für die Schiffbarkeit der Ströme und derjenigen für die Abwässerungen und Deiche und Schleusen gezogen werden können?

Zur Empfehlung des fraglichen Ausdruckes: „Nebengewässer" dürfte es übrigens auch nicht gereichen, wenn ein Abgeordneter bei der Berathung ihn deshalb für zweckmäßig erklärt hat*):

„weil unter Flüssen immer ein schiffbares Gewässer verstanden werde, es aber bekannt sei, daß alle Gewässer, selbst kleinere, von großem Einflusse auf die Stromgebiete größerer Ströme seien; er brauche nur auf die Werre aufmerksam zu machen, welche sich in Westphalen in die Weser ergieße."

Es ist allerdings nicht zu läugnen, daß jedes Gewässer, welches in ein anderes fließt, Einfluß auf dasselbe hat; zweifelhafter jedoch scheint es, ob der Einfluß ein so beträchtlicher ist, daß man deshalb so weit gehen müßte, wie beabsichtigt zu sein scheint.

f) Was ist unter dem Ausdrucke zu verstehen:

„dem allgemeinen Verkehre dienenden Canälen und Seen?"

Nach dieser Wortfassung muß ein Jeder, welcher die Absichten der Antragsteller nicht kennt, sich fragen: soll der allgemeine Verkehr derjenige sein, welcher über die Gränzen des Einzelstaats sich hinaus erstreckt, oder derjenige, welcher wenigstens im Gebiete des letzteren eine allgemeinere, auf mehre Landestheile sich erstreckende Bedeutung hat? oder sind solche Canäle gemeint, deren Benutzung allgemein einem Jeden, im Gegensatz zu Privat-Anlagen, zusteht? oder soll jener Ausdruck den Gegensatz bilden zu dem besondern, nur auf gewisse Zwecke gerichteten Verkehr, wie er z. B. in Torf-Canälen vorkommt? Aber soll die zahllose Menge aller Torf-Canäle des Königreichs unter die Reichsgewalt gestellt werden? Und

---

*) p. 3341 der stenographischen Berichte.

soll der gewählte Ausdruck auch z. B. auf solche Canal=Anlagen sich erstrecken, welche zwar flößbar, aber lediglich für Holztransporte flößbar sind?

g) Der letzte Satz lautet:

„so wie über alle diejenigen Verhältnisse und Abgaben, welche darauf von directem Einflusse sind.“

Wer die stenographischen Berichte zufällig nicht gelesen hat, wird nicht umhin können, bei diesem Satze sich nach Beleuchtung zu sehnen. In der That enthält er eine Fülle von Dunkelheit, wie sie für ein Gesetz, für ein Verfassungs=Gesetz am wenigsten angemessen ist. Was soll man unter: „Verhältnissen“ sich denken? welche Verhältnisse sind hier gemeint, nur natürliche als: gewerbliche, oder nur technische, oder beide, oder etwa auch sittliche, politische, sociale Verhältnisse? Welches „Verhältniß“ kann nicht möglicherweise von directem Einflusse auf einen Strom und seine Schifffahrt sein! Und soll das Wort: „darauf“ nur auf den zunächst vorhergehenden Satz, und in diesem nur auf das letzte Wort oder auf alle drei Hauptwörter sich beziehen, oder erstreckt sich dieses entscheidende Wörtchen auf alle übrigen vorhergehenden Sätze? Was aber ist ein directer Einfluß? Wo ist die Gränze zwischen dem directen und nicht directen?

Der Leser der stenographischen Berichte findet einige Erläuterung des fraglichen Satzes. Der volkswirthschaftliche Ausschuß selbst erklärt nämlich:*)

„Solche Verhältnisse und Abgaben, wie die am Schlusse des §. 25 erwähnten, sind z. B. Wehre, Aalfänge, Schiffmühlen und dergl. Hindernisse der Schifffahrt, Deichbauten an und im Flußbette, welche zumal an den unteren Stromstrecken und Flußmündungen häufig vorkommen und wesentlich störenden Einfluß auf die im Interesse des letzteren vorgenommenen Bauten ausüben können; Abgaben in Geld oder in Brettern, welche auf einzelnen Flüssen durch die Besitzer von Wasserwerken von den durchgehenden Flößen erhoben werden!“

---

*) p. 3212 der stenographischen Berichte.

Diese Erläuterung läßt den eigentlichen Sinn des fraglichen Satzes freilich kaum noch im Zweifel, wiewohl sie künftig bei Anwendung desselben nicht einem Jeden sogleich zur Hand sein möchte; allein sie erregt nun gerade in der Sache selbst die allergrößten Bedenken; sie bestätigt die Befürchtung, welche über die zu weit gehenden Tendenzen des volkswirthschaftlichen Ausschusses in Beziehung auf den ganzen §. 25 schon oben angedeutet ist; sie führt recht eigentlich nunmehr zur Beurtheilung der Frage:

„ist der §. 25 überhaupt, ganz abgesehen von der Dunkelheit der Fassung, in seiner erkennbaren Tendenz zu billigen oder nicht?

Diese Frage glauben wir, nach gewissenhafter Erwägung, entschieden verneinen zu müssen und zwar deshalb, weil die Bestimmungen des §. 25, mit ihrer Tendenz, theils in materieller Hinsicht höchst bedenklich und großentheils unausführbar scheinen, theils aber viel weiter gehen, als für die Zwecke deutscher Einigung überhaupt nöthig oder angemessen sein könnte.

Der volkswirthschaftliche Ausschuß geht, nach seiner eigenen amtlichen Erklärung *), in seiner Majorität von der Ueberzeugung aus:

„daß die möglichste Verschmelzung der materiellen Interessen aller einzelnen Volksstämme Deutschlands durch Ergreifung eines einheitlichen Systems im Innern und nach Außen das fruchtbarste Mittel sei, um das Gedeihen der wahren Einheit Deutschlands zu sichern; daß eine solche heilsame, ja unerläßliche Vereinigung allgemeiner materieller Interessen Deutschlands aber nur dann in Wahrheit zu erreichen sei, wenn für die Verwaltung derselben die Competenz der Reichsgewalt genau und scharf von den Einwirkungen der Einzelstaaten getrennt und die ausschließliche Führung derselben in die Hände des Reichs gelegt werde.“

Diese Ueberzeugung der Majorität des volkswirthschaftlichen Ausschusses wird, man kann daran nicht zweifeln, dem von ihr

*) p. 3205 der stenographischen Berichte.

beantragten §. 25 gleichfalls zum Grunde liegen; sie muß daher zur Interpretation seiner Tendenz dienen; diese kann danach keine andere sein als die:

es müsse die Gesetzgebung und die vollziehende Gewalt in Beziehung auf alle schiffbaren oder flößbaren Flüsse, Mündungen der Nebengewässer, öffentliche Canäle und Seen ausschließlich an die Reichsgewalt übergehen, dem Einzelstaate aber ein Anderes nicht übrig bleiben, als für die Unterhaltung der ihm allein angehörigen Wasserstraßen (privative Gewässer) aus eigenen Mitteln zu sorgen.

Diese Tendenz ist auch in der Reichsversammlung bei der Berathung hin und wieder geradezu ausgesprochen*), und es wäre besser gewesen, in dem §. 25 wirklich die Competenz der Reichsgewalt „genau" und „scharf" von den Einwirkungen der Einzelstaaten zu trennen, als jene Tendenz aus ungenauen und schwankenden Ausdrücken gewissermaßen errathen zu lassen**), wodurch von vorn herein nur Mißverständnissen und Uneinigkeiten Thor und Thür geöffnet wird.

Diese Tendenz ist, zunächst in materieller Hinsicht, sehr bedenklich und eine nicht ausführbare. Die Flüsse und ihre Nebengewässer werden nicht bloß zur Schifffahrt, sondern zu vielen gewerblichen und landwirthschaftlichen Unternehmungen benutzt; aus ihnen werden Wasserleitungen zu Ent- und Bewässerungen bewerkstelligt; mit diesen und mit dem ganzen Deich- und Siehlwesen so wie mit den Moor-Canälen stehen die Vorfluth-Verhältnisse, welche man namentlich für die Reichsgewalt vindiciren will***), in genauer Verbindung. Wer den Fluß zu corrigiren

---

*) Pag. 3351, 3380, 3381, 3385 der stenogr. Berichte.

**) Mit Recht hat daher der Berichterstatter des Verfassungs-Ausschusses namentlich den letzten „unbestimmten, nicht genau zu fassenden" Satz des §. 25 als „unzweckmäßig" bezeichnet. Pag. 3384 der stenogr. Berichte.

***) cf. die als Manuscript gedruckte Denkschrift des Wasserbau-Directors Hübbe in Hamburg, vom 11. Mai 1848.

oder sonst in Bau und Besserung zu nehmen und zu beaufsichtigen hat, muß auch den Uferbau, mit diesem auch den Deich- und Siehlbau, die Ent- und Bewässerungs-Anlagen besorgen. Wer die Canäle zu bauen und zu beaufsichtigen hat, muß auch die Sorge für die schiffbaren Entwässerungs-Canäle in den bedeichten Marschen, für die Moor-Colonien und deren Canäle, und für Überwachung großer Moor- und Haidstrecken übernehmen. Alles dies steht unter sich in nothwendiger Wechselwirkung. Eins kann nicht ohne das Andere geleitet, beaufsichtigt und ausgeführt werden. Bei den größeren Strömen kommt z. B. die Lage der Deiche und Ufer, die Natur des Stroms in Beziehung auf seine periodischen Anschwellungen, auf seine verschiedenen Ebbe- und Fluthstände, auf Oberwasser und Eisgang, nebst der Entwässerung des bedeichten Landes wesentlich in Betracht. Durch Schifffahrts-Anlagen oder Fluß-Correctionen, bei welchen diese Verhältnisse gehörige Berücksichtigung nicht gefunden haben, sei es durch Mangel an Erfahrung und Kenntniß von der Natur des Flusses, sei es durch Bevorzugung der allgemeineren Schifffahrts-Interessen, können ganze Marschdistricte gefährdet und in großes Unglück gebracht werden.

Man wird zwar entgegnen, daß solche Verhältnisse bei der Reichsgewalt oder den anordnenden Reichsbehörden Berücksichtigung finden würden; allein die Erfahrung lehrt und es liegt auch in der Natur der Sache, daß entfernter stehende, mit den örtlichen Verhältnissen nicht aus eigener Anschauung bekannte Behörden mehr die allgemeineren, in die Augen fallenden Interessen, als die specielleren Zustände, wären diese auch von überwiegender Wichtigkeit, zu berücksichtigen geneigt sind. Es kommt hinzu, daß es schwer, wo nicht unmöglich sein würde, von den vorbehaltenen Rechten der Reichsgewalt die specielle Verwaltung zu trennen, während doch die Natur der angegebenen Verhältnisse oft eine sofortige, definitive Entschließung, jederzeit aber eine örtliche Verhandlung erfordert, eine „zweifache Verwal„tung aber eine Verwirrung hervorrufen würde, welche kaum „ihres Gleichen hätte, von der das Ende nicht abzusehen wäre. „Die Reichsgewalt, welche doch nicht Alles administriren kann

„und soll, würde dasjenige, was ihr überwiesen wäre, so genau „und kundig nicht ausführen können, wie es die Einzelstaaten „vermögen. Denn die Fäden der Verwaltung laufen immer „ineinander, und nur, wer alle Fäden in der Hand hat, ver„mag etwas Ganzes und Zusammenhängendes zu Stande zu „bringen*).“

Wenn die Reichsgewalt die obere Leitung der Sache, nach der Tendenz des volkswirthschaftlichen Ausschusses, an sich nimmt, so wird sie unfehlbar in ein unabsehbares Chaos von Detailgeschäften gerathen; sie wird eine ganze Hierarchie von Reichs-Wasser-Bau-Beamten anstellen müssen, und dennoch, auch bei der größten Thätigkeit und bei fortwährender Vermehrung ihres Beamten-Personals, den Geschäften so rasch, wie gerade die Natur dieser Dinge es erheischt, nicht vorkommen können; der Fortgang wasserbaulicher Werke, gewerblicher Unternehmungen, landwirthschaftlicher Anlagen würde ins Stocken gerathen, das Deich- und Siehlwesen würde unter dem schwankenden Zustande zu leiden haben, die Marschen wären der Wassersnoth mehr als jemals ausgesetzt, die Geesten und die Moorgegenden würden oft einer kräftigen Förderung ihrer Entwässerungs-Angelegenheiten zu entbehren haben. Gemeinheits-Theilungen und Verkoppelungen, welche so oft mit derartigen Angelegenheiten zusammenhangen, könnten der Verschleppung ausgesetzt sein. Und in welche Conflicte würde nothwendig die Reichsbehörde bei Ausführung der ergangenen Anordnungen gerathen müssen, theils mit den in ihrer Stellung unsicher gewordenen Einzelstaaten, theils mit den Interessenten, welche verfassungsmäßig in der Regel die Kosten der Ausführung allein oder großentheils zu tragen haben würden, und denen eine sehr freie Verwaltung von Alters her zusteht. Ein täglicher Zusammenstoß der Reichsbeamten mit den Beamten des Einzelstaats, die dann verschiedene Interessen zu wahren hätten, wäre unvermeidlich, während unter einer und derselben leitenden und ausführenden Hand die verschiedenen Interessen weit leichter ihre

---

*) Beherzigungswerthe Worte des Berichterstatters des Verfassungs-Ausschusses. Stenogr. Ber. pag. 3240.

Erledigung finden? Und wie sollte es mit den bestehenden Fischerei-Berechtigungen, Mühlen-Anlagen, Brücken, Fährgerechtigkeiten rc. gehalten werden? Würde die Reichsgewalt auch diese, mit der Hoheit über die Flüsse oft in genauer Verbindung stehenden Gegenstände an sich ziehen mögen? oder würde die Reichsgewalt vielleicht gar die Anlegung von Wiesen an den oberen Bächen untersagen wollen, weil dieselben allerdings den Zufluß zu dem Strome vermindern?

Es ist klar, daß die Staats-Regierungen in ihren Handlungen gelähmt sein, und sich außer Stand gesetzt sehen würden, so wie bisher für die Gewässer, für deren Benutzung, und für den Schutz gegen sie zu sorgen, während sie doch das größte Interesse bei solcher Fürsorge haben und mit den örtlichen Verhältnissen am genauesten bekannt sind; das Land aber würde überall unter dieser Ausdehnung der Reichsgewalt leiden.

Allein die Bestimmungen des §. 25 sind nicht bloß in diesen, wesentlich materiellen Beziehungen für bedenklich, ja für unausführbar zu halten, sondern sie gehen auch viel weiter, als für die Zwecke Deutscher Einigung überhaupt nöthig oder angemessen sein könnte.

In dieser Beziehung drängt sich zuvörderst die Frage auf: weshalb hat die Reichsversammlung durch den §. 25 hinsichtlich der Flüsse, Canäle und Seen ganz andere, und namentlich viel weiter gehende Beschlüsse gefaßt, als durch die §§. 21 und 22 (cf. obenpag. 16 u. 17) über die Schifffahrts-Anstalten am Meere und in den Flußmündungen? Während sie die Schifffahrts-Anstalten lediglich der Fürsorge der einzelnen Uferstaaten überläßt und der Reichsgewalt nur die Oberaufsicht über dieselben überträgt, will sie über alle, auch die kleinsten schiff- oder nur flößbaren Flüsse, über jedes in diese Flüsse einmündende Gewässer (wäre es auch nur ein Fischteich oder ein Abzugsgraben) über alle „dem allgemeinen Verkehre dienenden" Canäle und Seen (also auch über jeden Torfcanal) und obendrein noch über alle, auf irgend einen Schifffahrtsbetrieb directen (?) Einfluß äußernde Verhältnisse (?), das Recht der Gesetzgebung und Oberaufsicht an die Reichsgewalt bringen! Diese durch-

aus verschiedenartigen Beschlüsse über Gegenstände, welche in vielen Beziehungen gleichartiger Natur sind, erregen um so größeres Befremden, als dieselben Rücksichten, welche von der Minorität des volkswirthschaftlichen Ausschusses, von dem Verfassungs-Ausschusse und von vielen anderen Abgeordneten bei der Berathung über die Schifffahrts-Anstalten gegen die Centralisirung-Tendenz der Majorität des volkswirthschaftlichen Ausschusses vorgebracht waren *), fast durchgängig mit gleichem Rechte sich gegen dieselbe Tendenz dieses Ausschusses bei den Flüssen und Canälen geltend machen lassen. Sucht man nach den Ursachen dieser Inconsequenz, so könnte man geneigt werden, zu vermuthen, sie sei dadurch herbeigeführt, daß in der Schifffahrtssache der Vorschlag des Verfassungs-Ausschusses, in der Fluß-Angelegenheit aber ein Verbesserungsantrag des volkswirthschaftlichen Ausschusses angenommen wurde, oder vielleicht dadurch, daß die Berathung und Abstimmung in der letzteren Angelegenheit unter dem aufregenden Eindrucke der Nachrichten aus Wien und Berlin Statt fand. Inzwischen muß man so gerecht sein, auf die Motive zurückzusehen, welche den volkswirthschaftlichen Ausschuß zu dem angenommenen Verbesserungsantrage und auch den Verfassungs-Ausschuß zu seinem ziemlich ähnlichen Haupt-Antrage (cf. oben pag. 21) veranlaßt haben mochten. Aber die Motive beider Ausschüsse sagen im Wesentlichen nur: „bei den, mehre Staaten durchströmenden „oder begränzenden Flüssen seien so verschiedenartige Interessen, „Ansprüche und Ansichten der Uferstaaten hervorgetreten, daß „es bei keinem dieser Flüsse zu einer Vereinbarung über „dasjenige gekommen sei, was der Handel und die Schifffahrt auf den Flüssen zu fordern berechtigt gewesen, und der „Weg der Vereinbarungen in Beziehung auf solche „Flüsse sei ein schwerfälliger gewesen und habe nie zum Ziele „geführt; es müßten den Deutschen Staaten alle die natürlichen „Vortheile ungeschmälert gesichert werden, welche die gemeinschaftlichen Wasserstraßen des Reichs in allen Richtungen „darbieten.“

---

*) cf. oben pag. 17—21.

Diese Motive genügen aber augenscheinlich nicht, um den Inhalt des §. 25 zu rechtfertigen oder auch nur zu erklären; sie treffen den Inhalt dieses Paragraphen großentheils gar nicht; sie beziehen sich vielmehr ausschließlich auf die gemeinschaftlichen, d. h. auf diejenigen Flüsse, welche mehre Deutsche Staaten durchströmen oder begränzen; sie sagen nur, daß den Übelständen abgeholfen werden müsse, welche auf diesen Flüssen den Handel und die Schifffahrt beeinträchtigt haben sollen. Man hätte also, nach den erwähnten Motiven, lediglich dabei stehen bleiben können und müssen, dem Handel und der Schifffahrt (abgesehen von den hier nicht in Betracht kommenden Flußzöllen) eine gehörige Schiffbarkeit der s. g. gemeinschaftlichen Flüsse zu sichern. Für diesen Zweck aber würde es genügt haben:

1) die Gesetzgebung über den Schifffahrts-Betrieb auf den gemeinschaftlichen Flüssen, Canälen und Seen der Reichsgewalt, allenfalls ausschließlich, zu übertragen, und ihr das Recht zu geben, die Ausführung der darüber erlassenen Gesetze zu überwachen;
2) die Oberaufsicht über diese gemeinschaftlichen Wasserstraßen und auch über die Mündungen der in dieselben sich ergießenden Nebenflüsse gleichfalls der Reichsgewalt zu überweisen nebst dem Rechte, zur gehörigen Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit dieser Wasserstraßen die einzelnen Staaten anzuhalten; und
3) außerdem die einzelnen Staaten zu verpflichten, auch die nur Einem Staate allein angehörigen, s. g. privativen schiffbaren Wasserstraßen schiffbar zu erhalten und deren Schiffbarkeit möglichst zu verbessern.

Bestimmungen dieser Art würden den angegebenen Zweck hinlänglich gesichert und zugleich den, über die Schifffahrtsanstalten gefaßten Beschlüssen (§§. 21 und 22, s. oben pag. 16 und 17) und, hinsichtlich des Schifffahrts-Betriebes, dem §. 38 des Verfassungs-Entwurfs *) sich angeschlossen haben. Anstatt

---

*) Der §. 38 lautet:

„Die Reichsgewalt hat die Gesetzgebung über den Handel und die

dessen aber ist weit über den Zweck und über die Motive hinausgegangen. Man hat im §. 25 das Recht der Gesetzgebung über die gemeinschaftlichen Flüsse für die Reichsgewalt vindicirt, während doch jede Gesetzgebung über Flüsse ꝛc. durch die Natur der Ströme, durch die Anforderungen der Wissenschaft und Technik in feste Gränzen gewiesen, durch die ganz verschiedenartigen Verhältnisse eines jeden Landes und Flusses aber in den Modalitäten bedingt ist; man will diese Gesetzgebung aber auch nicht bloß auf das vorliegende Bedürfniß, nämlich auf die Schiffbarkeit, beschränken, sondern in ganz unbestimmter Weise auf jedes mögliche, irgend einen directen Einfluß äußernde „Verhältniß" ausdehnen; man meint sogar, mit der (an sich zulässigen) Oberaufsicht über die gemeinschaftlichen Flüsse ꝛc. auch das Recht einer „einheitlichen Leitung nach gleichmäßigen Grundsätzen," vielleicht sogar das Recht der Verwaltung und Ausführung in die Hand der Reichsgewalt legen zu müssen, während doch hiedurch, nach unseren obigen Bemerkungen, die Schiffbarkeit jener Flüsse mehr beeinträchtigt als gefördert und großer Verwirrung Thor und Thür geöffnet werden würde. Aber nicht zufrieden hiemit, geht man sogar so weit, alle diese Rechte auch in Ansehung aller privativen schiff- oder flößbaren Flüsse, aller in diese Flüsse fallenden Nebengewässer ohne Ausnahme, aller, einem allgemeinen Verkehr lediglich im Innern eines Staates dienenden Canäle und Seen, für die Reichsgewalt in Anspruch zu nehmen. Was haben denn diese privativen Wasserstraßen mit der Sorge für die Schifffahrt auf gemeinschaftlichen Strömen gemein? Es giebt allerdings einige Deutsche Flüsse, welche nur Einem Deutschen Staate angehören aber das nicht Deutsche Ausland berühren (z. B. die Weichsel, die Mosel, die Eider) und diese Flüsse haben wohl eine allgemeinere Bedeutung für das Reich; allein diese Flüsse bilden nicht die Regel; man mag sie allenfalls als Ausnahmen behandeln, wiewohl vielleicht Preußen wenig geneigt sein möchte,

---

Schifffahrt, und überwacht die Ausführung der darüber erlassenen Gesetze."

Gesetzgebung und Oberaufsicht über den Fluß und Zubehör, z. B. in den Weichsel-Niederungen aus der Hand zu geben.

In allen übrigen Fällen berühren die privativen Wasserstraßen das Interesse eines anderen Staats gar nicht oder doch nur in sehr untergeordneter Art; die Erhaltung ihrer Schiffbarkeit liegt, wegen der wichtigen Binnenschifffahrt, so sehr im eigenen Interesse des Staats, dem sie ausschließlich angehören, daß sie seiner Fürsorge allein überlassen bleiben können und müssen;*) auch stehen gerade diese kleineren Gewässer mit vielen, lediglich inneren Angelegenheiten der Landwirthschaft und der Gewerbe in genauester Verbindung, so daß es geradezu unmöglich sein würde, Gesetzgebung und vollziehende Gewalt darüber den Einzelstaaten zu entziehen, ohne diesen zugleich alle übrigen Rechte der öffentlichen Verwaltung zu nehmen, mithin die Existenz der Einzelstaaten, als solcher, zu vernichten.

Indem die Reichsversammlung auf solche Weise weit über dasjenige hinausgegangen ist, was im Interesse deutscher Einigung irgend nothwendig oder nützlich sein könnte, ist sie in die Gefahr gerathen, durch ein System der bedenklichsten Centralisirung das Ansehen und die Kraft der Reichsgewalt selbst zu untergraben. In dem Labyrinthe von Geschäften, Anfragen, Petitionen, Beschwerden, Berichten, Instructionen, Anstellungen und — Geldzahlungen würde die Reichsgewalt ohne Zweifel in tägliche Verwickelungen mit den betheiligten Staatsangehörigen, mit den Bewohnern jeder Provinz, jedes Entwässerungs- oder Deich- und Siel-Verbandes, jedes Uferplatzes, jeder Moor-Colonie gerathen; in den bedeichten Marschen aber würde vielfach ein wahrer Kampf um Existenz und Leben gegen die Centralmaßregeln geführt werden. Möge daher die Reichsversammlung, so lange es noch Zeit ist, das Beispiel von Nordamerika und England sich zum Muster nehmen, wo Gegenstände der vorlie-

---

*) Es ist dies vom Verfassungs-Ausschusse in der Motivirung des Art. V gewissermaßen anerkannt; auch findet sich darin zur Begründung seines gleichfalls auf privative Flüsse ausgedehnten Antrags nichts weiter, als die Versicherung, daß er dies „für angemessen erachtet habe."

genden Art den einzelnen Staaten und selbst den Gemeinden zur freien, selbständigen Wahrnehmung zunächst überlassen sind.

Dem Vorstehenden gemäß glauben wir, in Uebereinstimmung mit demjenigen, was wir schon oben (cfr. pag. 33) als dem Zwecke genügend vorläufig bezeichnet haben, vorschlagen zu müssen, anstatt des §. 25 folgende Bestimmungen in die Reichsverfassung aufzunehmen:

§.

Die Reichsgewalt allein hat die Gesetzgebung über den Schifffahrtsbetrieb und über die Flößerei auf denjenigen Flüssen, Canälen und Seen, welche mehre Deutsche Staaten im schiffbaren oder flößbaren Zustande durchströmen oder begränzen.

Sie überwacht die Ausführung der darüber erlassenen Gesetze.

§.

Die Reichsgewalt hat die obere Aufsicht über die im vorigen Paragraph bezeichneten Wasserstraßen und über die Mündungen der in dieselben sich ergießenden Nebenflüsse.

Es steht ihr zu, zum Schutze des Reichs oder im Interesse des allgemeinen deutschen Verkehrs, die einzelnen Staaten zu gehöriger Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit jener Wasserstraßen und Fluß-Mündungen anzuhalten.

Die Wahl der Verbesserungs-Maßregeln und deren Ausführung verbleibt den einzelnen Staaten.

Ueber die Aufbringung der erforderlichen Mittel ist nach Maßgabe der reichsgesetzlich zu treffenden Bestimmung (cfr. §. *) zu entscheiden.

§.

Alle übrigen Flüsse, Canäle und Seen bleiben der Fürsorge der einzelnen Staaten überlassen.

Diese sind verpflichtet, innerhalb ihrer Gränzen die Schiffbarkeit dieser Wasserstraßen zu erhalten und möglichst zu verbessern.

---

*) Hier würde der bisherige §. 26 des Entwurfs der Reichsverfassung in seiner künftigen Nummer zu allegiren sein.

Zu §. 26 des Entwurfs.

Dieser Paragraph lautet also:

„Alle deutschen Flüsse sind für deutsche Schifffahrt und Flößerei frei von Flußzöllen. Bei den, mehre Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüssen tritt für die Aufhebung dieser Flußzölle eine billige Ausgleichung ein. Wie und mit welchen Mitteln für die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit dieser Flüsse gesorgt werden soll, bestimmt ein Reichsgesetz."

Bei dem Zwecke des gegenwärtigen Aufsatzes, welcher die Flußzölle unberührt lassen will, haben wir nur den letzten Satz des §. 26 hervorzuheben.

Dabei muß nun zuvörderst anerkannt werden, daß nach den gefaßten Beschlüssen über Aufhebung der Flußzölle gerecht und billig sein wird, die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit aller s. g. gemeinschaftlichen Flüsse nicht von den bisher Verpflichteten bezahlen zu lassen, daß sogar die Nothwendigkeit es erfordert, diese Kostenlast auf andere Mittel zu übernehmen, weil die bisher dazu benutzten Aufkünfte der Flußzölle wegfallen. Auch mag im Uebrigen eine reichsgesetzliche Bestimmung darüber, welche Mittel hiezu verwandt werden sollen, vorbehalten bleiben. Allein die Worte:

„Wie für Erhaltung rc. gesorgt werden soll, bestimmt ein „Reichsgesetz"

erregen Bedenken.

Soll die Reichsgesetzgebung bestimmen, welche Maßregeln überhaupt ergriffen werden können und sollen, um die Schifffahrt zu erhalten und zu verbessern? oder, für welche Ströme, zu welchen Zwecken, in welcher Zeit, solche Maßregeln zur Ausführung zu bringen seien? Oder soll das Reichsgesetz auch vorschreiben, durch welche technische Arbeiten (Uferbau, Fluß-Correctionen rc.) die Schiffbarkeit jedes einzelnen Stromes oder sogar jeder einzelnen Stromstrecke zu erhalten und zu verbessern sei? In diesem letztern Falle würde die Reichsgesetzgebung sich mit Gegenständen befassen müssen, welche sich gar nicht durch Gesetze regeln lassen, sondern durch nothwendige Gesetze der Natur und der Kunst geboten und in den verschiedenen örtlichen

Modalitäten sehr verschieden sind: nicht zu gedenken, daß in diesen Fragen auch die aller verschiedenartigsten Rechtsverhältnisse obwalten. Die Aufgabe eines solchen Reichsgesetzes würde eine unlösbare sein. Soll aber dann etwa der Wasserbau in der Zwischenzeit ruhen? das wird Niemand für möglich halten, der von der Natur der Ströme und ihrer Wirkungen auch nur den entferntesten Begriff hat. Außerdem treten gegen ein derartiges Reichsgesetz fast alle die Bedenken wiederum ein, welche gegen die schon im §. 25 allgemein vorbehaltene Gesetzgebung über Flüsse ꝛc. oben geltend gemacht sind.

Hiernach würden die Worte:

„Wie und“

aus dem §. 26 zu entfernen sein.

Zu §. 27.

„Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleusen- und derartige Gebühren in den, an diesen Flüssen und den Mündungen der Nebenflüsse gelegenen Orten unterliegen der Gesetzgebung und Oberaufsicht des Reichs. Es darf in Betreff dieser Gebühren eine Begünstigung der Angehörigen eines deutschen Staats vor denen anderer deutschen Staaten nicht Statt finden.“

Es ist nicht abzusehen, weshalb alle *diese* geringfügigen Gebühren der *Gesetzgebung* des Reichs unterworfen sein sollen, während in Beziehung auf diejenigen Abgaben, welche zu Gunsten der *Schifffahrtsanstalten am Meere* und in den *Flußmündungen* erfolgen, durch den §. 23 nur bestimmt ist, daß sie die zur Unterhaltung der Anstalten nöthigen Kosten nicht übersteigen dürfen und nur der *Genehmigung* der Reichsgewalt unterliegen sollen. Eine ähnliche Bestimmung, wie die zuletzt erwähnte, scheint auch in Ansehung der im §. 27 bemerkten Gebühren zu genügen; unnöthig dürfte es sogar sein, diese verhältnißmäßig unbedeutenden und fast immer unvermeidlichen Gebühren einer Reichs-*Genehmigung* zu unterwerfen; es scheint im Interesse des Reichs hinreichend, wenn die Reichsgewalt sie zu überwachen befugt ist, und wenn dabei eine Begünstigung der Angehörigen eines deutschen Staats vor denen anderer deutschen Staaten nicht eintreten darf. Auf solche Weise

würde auch der in den Motiven des Verfassungs-Ausschusses zu Art. V hiebei ausgedrückten Besorgniß:

„es möchten sonst die, durch §. 26 aufgehobenen Flußzölle sich unter anderen Namen wieder einschleichen"

hinlänglich begegnet sein, wenn überhaupt ein Grund zu einer derartigen Besorgniß vorliegen könnte.

Jedenfalls ist bei dem §. 27 zu berücksichtigen, daß die fraglichen Gebühren regelmäßig nur einen Ersatz für die Kosten der Unterhaltung von Häfen, Krahnen rc. gewähren, und daher den bisher Berechtigten, wenn diese die erwähnten Kosten ferner tragen sollen, ohne Entschädigung nicht genommen werden dürfen.

Hiernach würde der §. 21 etwa so abzufassen sein:

„Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleusen- und dergleichen Gebühren, welche an gemeinschaftlichen Flüssen oder an den Mündungen der in dieselben sich ergießenden Nebenflüsse erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung derartiger Anstalten nöthigen Kosten nicht übersteigen. Sie unterliegen der Überwachung der Reichsgewalt.

Es darf in Betreff dieser Gebühren eine Begünstigung der Angehörigen eines Deutschen Staats vor denen anderer Deutschen Staaten nicht Statt finden."

Zu §. 32.

„Der Reichsgewalt steht das Recht zu, zum Schutz des Reichs oder im Interesse des allgemeinen Deutschen Verkehrs Canäle anzulegen, Flüsse schiffbar zu machen oder deren Schiffbarkeit zu erweitern.

Sie hat für die Unterhaltung der so gewonnenen Verkehrswege zu sorgen.

Die bei derartigen Fluß- und Canalbauten gewonnenen Vorlandungen gehören dem Reiche."

Auch dieser Paragraph erregt verschiedene Bedenken.

Zuvörderst ist darin nicht erwähnt, auf wessen Kosten die Reichsgewalt die bezeichneten Verkehrsanlagen soll bewerkstelligen dürfen? Es wird die Absicht gewesen sein, die Kosten aus der Reichscasse zu bestreiten, weil die einzelnen Staaten

dazu weder verpflichtet noch im Stande sein würden. Gleichwohl ist eine Vervollständigung des Paragraphen in dieser Beziehung zu wünschen.

Erheblicher ist die Frage, ob die Absicht des §. 32 dahin gehe, die wasserbaulichen Werke behuf Anlage von Canälen, Schiffbarmachung von Flüssen und Erweiterung ihrer Schiffbarkeit etwa unmittelbar von Reichswegen anordnen und ausführen zu lassen? Ist dies die Absicht nicht, so wird eine deutlichere Fassung den Zweifel beseitigen müssen; ist aber wirklich jene Absicht vorhanden, so müssen wir dagegen alle die Rücksichten geltend machen, welche oben gegen die unausführbare, in materieller und politischer Hinsicht bedenkliche Tendenz des §. 25 dargelegt sind. Es kommt hinzu, daß die Benutzung der Binnengewässer zur Beförderung landwirthschaftlicher Cultur und der Gewerbethätigkeit erheblich darunter leiden könnte, wenn über jene Gewässer ohne Weiteres zu Reichszwecken verfügt werden dürfte.

Endlich erregt noch der letzte Satz, wonach die gewonnenen Vorlandungen dem Reiche gehören sollen, einige Zweifel. Soll auch die Hoheit über derartige kleine, oft nur nach wenigen Quadrat=Ruthen zu bemessenden, an sehr verschiedenen Stellen zerstreut liegenden Vorlandungen dem Reiche zufallen? Kann es zweckmäßig sein, reichsunmittelbare Grundstückchen dieser Art zu schaffen? Aber selbst Rechte des Eigenthums sollte man in Beziehung auf so geringfügige Besitzungen für das Deutsche Reich nicht in Anspruch nehmen. Eine Verwaltung dieser einzelnen, wenig einträglichen kleinen Ufergrundstücke für Rechnung der Reichsgewalt dürfte etwas weitläufig werden und unverhältnißmäßigen Kostenaufwand verursachen, gewiß aber zu vielfachen Streitigkeiten mit den Grundnachbarn, besonders an den bedeichten Strömen und Flüssen, Veranlassung geben. Die Rechte der Deichpflichtigen in Beziehung auf das zwischen dem Strome und dem Deiche entstehende Vorland möchten nicht immer mit einer reichsunmittelbaren Erwerbung des Eigenthums sich vereinigen lassen. Es scheint am Räthlichsten, den letzten Satz des §. 32 ganz wegfallen zu lassen.

Diesem zufolge möchte der §. 32 etwa so abzufassen sein:

§.

„Der Reichsgewalt steht das Recht zu, zum Schutz des Reichs oder im Interesse des allgemeinen Deutschen Verkehrs zu verfügen, daß aus den Mitteln des Reichs Canäle angelegt, Flüsse schiffbar gemacht oder in ihrer Schiffbarkeit erweitert werden.

Die Anordnung der dazu erforderlichen wasserbaulichen Werke geschieht nach vorgängiger Verständigung mit den betheiligten einzelnen Staaten; diesen bleibt die Ausführung und, auf Kosten des Reichs, die Unterhaltung der neuen Anlagen überlassen.“

Indem wir die vorstehenden Bemerkungen und Vorschläge, im Interesse eines höchst wichtigen Gegenstandes, der sorgfältigen Erwägung anheimstellen, machen wir zum Schlusse nur noch darauf aufmerksam, daß laut des am 24. November angenommenen §. 58 der Reichsverfassung,*) die Reichsgewalt auch ohne sonstige specielle Vorschrift, mit einer Gesetzgebung im Gebiete der Flußhoheit oder Wasserbaupolizei dann würde hervortreten dürfen, wenn sie dies zur Begründung gemeinsamer Maßregeln und Einrichtungen im Gesammt-Interesse Deutschlands für nothwendig erachten müßte. Hierin dürfte eine Beruhigung mehr liegen.

II. Die Bestimmungen des Art. VI über Eisenbahnen betr. (§§. 29. 30. 31.)

Auf das Eisenbahnwesen beziehen sich die §§. 29, 30 und 31 des Verfassungs-Entwurfs. Diese lauten also:

---

*) Der §. 58 (Art. XIII) lautet:

„Der Reichsgewalt steht das Recht der Gesetzgebung zu, so weit es zur Ausführung der ihr verfassungsmäßig übertragenen Befugnisse und zum Schutze der ihr überwiesenen Anstalten erforderlich ist, so wie in allen Fällen, wo sie für das Gesammt-Interesse Deutschlands die Begründung gemeinsamer Maßregeln und Einrichtungen nothwendig findet.“

§. 29.

„Die Reichsgewalt hat über das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen das Recht der Gesetzgebung und Oberaufsicht, so weit sie es zum Schutze des Reiches und im Interesse des allgemeinen Deutschen Verkehrs für nothwendig oder zweckmäßig erachtet."

§. 30.

„Unter denselben Voraussetzungen hat die Reichsgewalt das Recht, Eisenbahnen anzulegen oder deren Anlage zu bewilligen, so wie vorhandene Eisenbahnen auf dem Wege der Enteignung zu erwerben.

Die Benutzung der Eisenbahnen steht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entschädigung frei."

§. 31.

„Bei der Anlage oder Bewilligung von Eisenbahnen durch die einzelnen Staaten ist die Reichsgewalt befugt, den Schutz des Reichs und das Interesse des allgemeinen Deutschen Verkehrs wahrzunehmen."

Diese Bestimmungen haben den Zweck, eine größere Gleichförmigkeit in das Deutsche Eisenbahnwesen zu bringen, ein Zweck, welcher ohne Zweifel Anerkennung und Beförderung verdient. Denn für das Deutsche Eisenbahnwesen ist eine gleichmäßigere Regelung verschiedener Verhältnisse und die Herstellung eines größeren Zusammenhanges allerdings noch erforderlich und wie diesem Erfordernisse großentheils nur durch Einwirkung der Reichsgewalt wird Genüge geleistet werden können, so ist auch im Interesse der Wehrhaftigkeit Deutschlands und der Vertheidigungsfähigkeit der Eisenbahnen selbst nicht zu verkennen, daß der Reichsgewalt erhebliche Befugnisse rücksichtlich des gesammten Deutschen Eisenbahnwesens werden eingeräumt werden müssen.

Es gehen daher die nachfolgenden Bemerkungen, welche in einigen Beziehungen eine Modification der §§. 29 und 30 bezielen, nur aus dem Wunsche hervor, daß zur Erreichung des Zwecks das Richtige und nicht mehr, als nöthig ist, möge bestimmt werden. Dieser Wunsch scheint um so mehr gerechtfertigt, als die Reichsversammlung in der Sitzung am 18. November

d. J., unter dem Eindrucke der Nachrichten über Wiener und Berliner Vorgänge, auf eine vorgängige Verhandlung über diesen Gegenstand verzichtet und die §§. 29, 30, 31 ohne Discussion angenommen hat.

Wir wenden uns zur Prüfung der Paragraphen im Einzelnen.

§. 29.

„Die Reichsgewalt hat über das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen das Recht der Gesetzgebung und Oberaufsicht, so weit sie es zum Schutze des Reichs und im Interesse des allgemeinen Deutschen Verkehrs für nothwendig oder zweckmäßig erachtet.“

1. Die Oberaufsicht über das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen muß der Reichsgewalt zustehen; es dürfte sogar unnöthig sein, hiebei die Beschränkung:

„so weit sie es ꝛc. für nothwendig oder zweckmäßig erachtet“

ausdrücklich hinzufügen. So ist z. B. auch über die Schifffahrts-Anstalten (im §. 22) und über Handel und Schifffahrt (im §. 38) das Recht der Oberaufsicht und Ueberwachung der Reichsgewalt ohne eine derartige Beschränkung beigelegt; so ist auch oben von uns vorgeschlagen, der Reichsgewalt Rechte dieser Art über den Schifffahrtsbetrieb auf gemeinschaftlichen Flüssen ꝛc. und über solche Flüsse selbst uneingeschränkt einzuräumen.

2. Das Recht der Gesetzgebung über das Deutsche Eisenbahnwesen wird der Reichsgewalt, so weit der Schutz des Reichs oder das Interesse des allgemeinen Deutschen Verkehrs es erheischen, im Princip allerdings durch die Reichsverfassung einzuräumen sein. Nur scheint es räthlich, die Beschränkung in der eben bemerkten, auch von der Majorität des Verfassungs-Ausschusses vorgeschlagenen Weise

„so weit ꝛc. — — es erheischen“

auszudrücken, und nicht den im §. 29 gewählten, von einer Minorität des Verfassungs-Ausschusses beantragten Ausdruck

„so weit die Reichsgewalt es zum Schutze ꝛc. — — für angemessen erachtet“

beizubehalten. Denn in Angelegenheiten dieser Art, wo sehr

kostspielige, theils von Privat=Unternehmern aus eigenen Mitteln, theils von Regierungen auf Kosten des einzelnen Staats, ausgeführte Anlagen in Frage stehen, dürften Billigkeit und Gerechtigkeit es erfordern, daß das Einschreiten der Reichsgesetzgebung nur in dem Falle erfolge, wenn der Schutz des Reichs oder das Interesse des allgemeinen Deutschen Verkehrs es wirklich erfordern, nicht aber schon dann, wenn nur die Reichsgewalt die Meinung hegt, daß die eine oder die andere jener Voraussetzungen vorhanden sei. Es folgt dies aus dem obersten Grundsatze der Unverletzlichkeit des Eigenthums, in welches nur im Falle einer wirklichen Staatsnoth oder aus erweislich eintretenden Rücksichten des gemeinen Besten irgend eingegriffen werden darf. Nichts würde Wohlstand und Credit in Deutschland tiefer erschüttern, als wenn dieser Grundsatz bei den umfassenden Eisenbahn=Unternehmungen leicht bei Seite geschoben würde.

In dieser Hinsicht, und im wohlverstandenen Interesse des Deutschen Eisenbahnwesens selbst, wird es zugleich nothwendig sein, diejenigen Gegenstände des Eisenbahnwesens, auf welche die Reichs=Gesetzgebung demnächst sich soll erstrecken dürfen, aber auch beschränken müssen, vorgängig durch ein Reichsgesetz genau feststellen zu lassen.

In den Motiven des Verfassungs=Ausschusses zum Entwurfe der Reichs=Verfassung ist bemerkt:

> „Der im vorigen Jahre (1847) gehaltene Eisenbahn=Congreß habe den Nutzen gehabt, daß man sich darüber verständigt habe, wie dringend nothwendig eine innere Uebereinstimmung in der Gesetzgebung, in der Leitung des Deutschen Eisenbahnwesens sei“

Dies ist zwar vollkommen richtig: allein jener (in Hamburg gehaltene) Eisenbahn=Congreß hat seitdem eine erheblich weitere Ausbildung gewonnen und zur Gründung eines Deutschen Eisenbahn=Vereins geführt, welcher gegenwärtig aus 44 Deutschen Eisenbahn=Verwaltungen besteht.*) Die Mehrzahl dieser Ver=

---

*) Dem Deutschen Eisenbahn=Vereine gehören folgende Verwaltungen an:

1. Die Aachen=Düsseldorfer Eisenbahn=Gesellschaft.
2. „ Aachen=Mastrichter „ „

waltungen hat in einer General-Versammlung zu Dresden (am 11. bis 13. September d. J.) über sehr wesentliche Gegenstände des Eisenbahnwesens bereits sich vereinbart; (namentlich über Vereins-Reglements für den Güterverkehr in Beziehung

---

3. Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.
4. 〃 Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft.
5. 〃 Bergisch-Märkische 〃 〃
6. 〃 Berlin-Anhaltische 〃 〃
7. 〃 Berlin-Hamburger 〃 〃
8. 〃 Berlin-Potsdam-Magdeb. 〃 〃
9. 〃 Berlin-Stettiner 〃 〃
10. 〃 Bonn-Kölner 〃 〃
11. 〃 Herzogl. Braunschweigschen Eisenbahnen.
12. 〃 Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.
13. 〃 Chemnitz-Risaer 〃 〃
14. 〃 Köln-Mindener 〃 〃
15. 〃 Köln-Minden-Thüringer 〃 〃
16. 〃 Düsseldorf-Elberfelder Bahn.
17. 〃 Kaiser Ferdinands Nordbahn.
18. 〃 Friedrich Wilhelms Nordbahn.
19. 〃 Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft.
20. 〃 Königl. Hannoverschen Eisenbahnen.
21. 〃 Krakau-Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.
22. 〃 Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie.
23. 〃 Löbau-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft.
24. 〃 Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.
25. 〃 Magdeburg-Halberstädter 〃 〃
26. 〃 Magdeburg-Wittenbergsche 〃 〃
27. 〃 Mecklenburgsche 〃 〃
28. 〃 Münster-Hammer 〃 〃
29. 〃 Neiße-Brieger 〃 〃
30. 〃 Niederschlesisch-Märkische 〃 〃
31. 〃 Niederschlesische Zweigbahn.
32. 〃 Oberschlesische Eisenbahn.
33. 〃 Prinz Wilhelm Eisenbahn.
34. 〃 Rendsburg-Neumünster Eisenbahn-Gesellschaft.
35. 〃 Rheinische 〃 〃
36. 〃 Ruhrort-Crefelder 〃 〃
37. 〃 Sächsisch-Schlesische 〃 〃
38. 〃 Stargard-Posener 〃 〃

auf das Verhältniß sämmtlicher Eisenbahn-Verwaltungen zum Publicum, ferner über das Verhältniß der Eisenbahn-Verwaltungen unter sich hinsichtlich der aus dem Reglement entspringenden Rechte und Pflichten, über einen Maximal-Satz für Güterbeförderung, über die Verpflichtung, bestimmte Lieferzeiten für die Handelsgüter in den Reglements zuzusichern, über Normal-Bestimmungen für Reglements wegen Personen-Gepäck-Equipagen- und Vieh-Beförderung). Daneben hat aber der Eisenbahn-Verein, veranlaßt durch eine an ihn ergangene Aufforderung des volkswirthschaftlichen Ausschusses der Deutschen Reichsversammlung, über die bei einer allgemeineren Eisenbahn-Gesetzgebung zu befolgenden Grundsätze Verhandlungen gepflogen. Diese Verhandlungen sind in einer Versammlung der zu diesem Zwecke angeordneten, aus 9 Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden Vereins-Commission am 11. October d. J. zu Köln fortgesetzt. Das Ergebniß dieser Verhandlungen läßt im Wesentlichen in folgende Bemerkungen sich zusammenfassen. Der Verein erkennt an, daß in das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen eine größere Einheit gebracht werden müsse, daß sein Bestreben hauptsächlich auf diesen Zweck zu richten sei, und daß in einigen Beziehungen dabei eine Reichs-Gesetzgebung erforderlich sein werde. Allein der Verein ist zugleich der Ansicht, daß viele Punkte durch freiwillige Vereinbarung der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen wie bisher schon geschehen, erledigt werden können, daß daher zunächst einer sorgfältigen Prüfung die Frage unterzogen werden müsse, für welche Gegenstände überhaupt eine gleichmäßige Regelung annoch nothwendig sei? und daß alsdann erst näher festzustellen sein werde, in welchen Beziehungen die Einwirkung der Reichsgesetzgebung werde einzutreten haben. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, hat die Vereins-Commission sechs

---

39. Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft.
40. „ Wien-Gloggnitzer Eisenbahn.
41. „ Wilhelms-Bahn.
42. „ Oesterreichische Staatsbahn.
43. „ Königl. Sächsischen Eisenbahnen.
44. „ Kurfürstl. Hessischen Staats-Eisenbahnen.

Special=Commissionen niedergesetzt und einer jeden derselben s. g. Haupt=Kategorien des Eisenbahnwesens überwiesen, mit dem Auftrage, innerhalb des Kreises dieser Kategorien die Aufgabe der Vereins=Commission:

„Herstellung der Einheit des deutschen Eisenbahnwesens vorzubereiten und alle dahin zielenden Einrichtungen zu berathen und in Vorschlag zu bringen"

einer speciellen Bearbeitung zu unterziehen. Diese sechs Haupt=Kategorien begreifen im Wesentlichen folgende Gegenstände:

1) Herstellung eines vollständigen deutschen Eisenbahnnetzes. Vorschläge zur Ausfüllung der Lücken einzelner Verkehrsstraßen und zur Herstellung eines Zusammenhanges zwischen den isolirten Bahnen und den bereits im allgemeinen Anschlusse stehenden. Feststellung der allgemeinen Grundsätze für die Concession neu zu erbauender Eisenbahnen, mit Einschluß der Expropriations=Bestimmungen. Beseitigung der Hindernisse, welche bis jetzt noch dem Anschlusse verschiedener deutscher Bahnen (z. B. der Badischen, Würtembergischen, der Baierschen an die Oesterreichsche ꝛc.) im Wege stehen.

2) Gliederung des deutschen Eisenbahn=Vereins in besondere Verbände, nach Analogie des norddeutschen Eisenbahn=Vereins *); Herrichtung durchgehender Züge auf den Hauptlinien des deutschen Eisenbahnnetzes; Veröffentlichung der Tarife und Fahrplän; Erzielung möglichster Gleichmäßigkeit hinsichtlich des Betriebs=Reglements, der Tarife und der Instructionen des Betriebs=Personals.

---

*) Der schon bestehende norddeutsche Eisenbahn=Verein hat sich die Aufgabe gestellt, den durchgehenden Güter=Verkehr in den Richtungen von Köln, Bremen, Hamburg auf den Hannoverschen Eisenbahnen über Braunschweig nach Magdeburg, Berlin und Leipzig und umgekehrt, durch Herstellung regelmäßiger, pünktlich in einander greifender und möglichst wohlfeiler Beförderung zu erleichtern. Die Bestrebungen dieses Vereins (aus den Verwaltungen der Köln=Mindener, Hannoverschen, Braunschweigschen, Magdeburg=Halberstädter, Magdeburg=Leipziger, Berlin=Potsdam=Magdeburger Eisenbahnen bestehend) haben einen erfreulichen Fortgang; sie haben bereits eine erhebliche Vermehrung des Güter=Verkehrs auf den Eisenbahnen herbeigeführt.

3) Gleichmäßige Construction und gleichmäßige Betriebs-Einrichtungen, in Beziehung auf die Bahn und die Betriebsmittel, um die Transporte von einer Bahn auf die andere ungehindert übergehen zu lassen; (z. B. Bestimmung eines gleichen Minimums der Höhe und Breite der Ueberbrückungen und Tunnels, gleicher Bufferhöhe und Buffer-Distanze rc., ferner die Herstellung eines vollständigen, für Tag- und Nachtdienst eingerichteten Telegraphen-Systems; polizeiliche (nur einmalige) Prüfung aller Transportmittel.

4) Beziehungen der Eisenbahn-Gesellschaften zu den Staats-Anstalten, insbesondere zu den Post- und Steuer-Verwaltungen; gleichmäßige Grundsätze hinsichtlich des Postzwanges und Feststellung eines Maximalsatzes für denselben; gleichmäßige polizeiliche Bestimmungen für das Verhalten des reisenden Publicums und für den Gütertransport und Handhabung dieser Bestimmungen durch die Eisenbahn-Verwaltungen; Uniformirung der Bahn-Aufsichts-Beamten und Gleichstellung derselben mit den verpflichteten Aufsichts-Beamten des Staats; gleichmäßige Vorschriften wegen Ueberwachung der Bahnen und ihrer Betriebsmittel von Seiten der Behörden, wegen der auf den Eisenbahnen zu handhabenden öffentlichen Sicherheitspolizei, wegen unbeschränkter Benutzung der Telegraphen.

5) Gesetzliche Verhältnisse der Eisenbahnen als Transport- und Speditions-Unternehmungen, dem Publicum gegenüber; Verpflichtung der einzelnen Verwaltungen, in ihren Reglements eine bestimmte Lieferzeit für den Güter-Transport festzustellen.

6) Gründung einer allgemeinen deutschen Eisenbahn-Statistik.

Es ergiebt sich hieraus, daß der deutsche Eisenbahn-Verein, durch seine Commissionen, mit einer gründlichen, vorbereitenden Bearbeitung der ganzen, eben so wichtigen als umfassenden Angelegenheit jetzt beschäftigt ist. Aus dem Ergebnisse der Arbeiten einer großen Anzahl von sachkundigen Personen, wird schon im Frühjahre 1849, — denn die Commissionen sollen bis Ende März k. J. die Arbeiten beendigen, — sich herausstellen, welche Gegenstände des deutschen Eisenbahnwesens, im Interesse einer größeren Einheit desselben, einer gleichmäßigen Regelung haupt-

sächlich bedürfen, und in wie weit diese Regelung fernerweit einer freien Vereinbarung zwischen den Eisenbahn=Verwaltungen durch Vermittelung des Vereins, oder aber der Reichsgesetzgebung zu überlassen sein möchte. Es wird mithin diese letztere Frage (Zuständigkeit der Reichsgesetzgebung) erst dann sich vollständig beurtheilen lassen, wenn die gutachtlichen Arbeiten des Vereins vorliegen, und dann, aber zuerst dann, wird es an der Zeit sein, durch ein Reichsgesetz vorgängig genau festzustellen, für welche Gegenstände des Eisenbahnwesens, zum Schutz des Reichs und im Interesse des allgemeinen deutschen Verkehrs, eine Wirksamkeit der Reichs=Gesetzgebung überhaupt eintreten solle. Daß die gesetzliche Feststellung dieser Gegenstände einer gesetzgeberischen Thätigkeit der Reichsgewalt vorangehe, scheint aus folgenden Rücksichten dringend empfohlen werden zu müssen.

Zuvörderst ist es, nach der jetzigen Fassung des §. 29 immerhin zweifelhaft, ob das Recht der Gesetzgebung über das deutsche Eisenbahnwesen der Reichsgewalt ausschließlich zustehen oder auch den einzelnen Staaten verbleiben soll. Aus der Abstimmung in der Sitzung der Reichsversammlung am 18. November ergiebt sich freilich, daß ein Verbesserungs=Antrag des volkswirthschaftlichen Ausschusses dahin:

„der Reichsgewalt das ausschließliche Recht der Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen beizulegen"

abgelehnt worden ist*), mithin die Absicht der Majorität der Reichsversammlung dahin geht, den Einzelstaaten das Recht der Gesetzgebung im Eisenbahnwesen zu belassen, was auch völlig in der Ordnung ist. Allein es ist einerseits jene Absicht aus den Worten des §. 29 nicht deutlich zu erkennen, andererseits ist gerade deshalb, weil concurrirende Rechte der Gesetzgebung eintreten sollen, zur Verhütung künftiger Collisionen und Competenz=Streitigkeiten nothwendig, daß die Zuständigkeit der Reichsgewalt, in Beziehung auf ihre legislatorische Wirksamkeit, genau und reichsgesetzlich festgestellt werde. — Es ist ferner zu berücksichtigen, daß in Ermangelung einer solchen Feststellung,

*) p. 3423 der stenographischen Berichte.

unvermeidlich eine Unsicherheit über den Umfang der zu erwartenden Reichs-Gesetzgebung entstehen würde, welche nachtheilig sowohl auf das Verfahren der Eisenbahn-Gesellschaften, als auf die legislatorische Thätigkeit der Regierungen, so wie auf das Zustandekommen freier Vereinbarungen zurückwirken könnte. Die eine Verwaltung würde vorgeben, ein Reichsgesetz über diesen oder jenen Gegenstand erwarten zu wollen, die andere würde wirklich Besorgniß vor diesem oder jenem möglichen Reichsgesetze hegen. Freie Vereinbarungen der Eisenbahn-Verwaltungen über gleichmäßige Grundsätze und Vorschriften sind aber besonders zu befördern, weil sie aus klar erkannten Bedürfnissen und aus gründlicher Sachkenntniß hervorgehen.

Wir können nicht umhin, zum Schlusse noch darauf aufmerksam zu machen, wie dringend sich hier der Grundsatz herausstellt, doch ja mit der legislatorischen Einwirkung — selbst abgesehen von dem Bedenklichen eines Eingriffs in Eigenthumsrechte, — sparsam zu sein. Das Verhältniß der Eisenbahnen ist ein neues; Eisenbahn-Verkehr und Betrieb haben auf ausgedehnten, zusammenhängenden, mehre Staaten berührenden Linien erst seit einigen Jahren, und hinsichtlich der Güter-Versendungen in größerer Bedeutung erst seit ganz kurzer Zeit sich entwickeln können; erst von der Erfahrung müssen wir sowohl die Bedürfnisse des Verkehrs, die Mängel des Betriebes, als die Mittel zur Abhülfe und Verbesserung lernen. Geht man nun von der Meinung aus, daß die gesetzgeberische Thätigkeit hier mehr von der Sache verstehe, als die unmittelbar Betheiligten, so verfällt man in den Fehler, an dem das alte Administrationswesen zu Grunde geht. Das Bedürfniß der Einigung fühlen die Betheiligten am meisten; sie entdecken allein die richtigsten und sichersten Mittel zur Abhülfe. Schwerlich ist in irgend einem Lande mehr für Einigung des Eisenbahnwesens verschiedener Verwaltungen geschehen, als in Deutschland schon jetzt. Lasse man doch der Sache ihren natürlichen Verlauf; greife man nicht störend ein, nöthige man doch die Betheiligten nicht, außer den Schwierigkeiten, welche in der Sache liegen, nun auch noch solche zu bekämpfen, die durch vorzeitige Gesetze willkürlich geschaffen werden. Man kann die Früchte nicht ern-

ten, ehe sie reif sind; eben so wenig kann man Gesetze machen, ehe die Verhältnisse sich hinlänglich entwickelt haben.

§. 30.

„Unter denselben Voraussetzungen hat die Reichsgewalt das Recht, Eisenbahnen anzulegen oder deren Anlage zu bewilligen, so wie vorhandene Eisenbahnen auf dem Wege der Enteignung zu erwerben. Die Benutzung der Eisenbahnen steht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entschädigung frei.“

1. Das Recht der Reichsgewalt:

„Eisenbahnen anzulegen oder deren Anlage zu bewilligen“

scheint auf den ersten Blick allerdings ein unverfängliches; gleichwohl erregt diese Bestimmung das Bedenken, daß danach Concurrenz-Bahnen würden geschaffen werden können, welche entweder die theuer erworbenen Eigenthums- und Nutznießungs-Rechte früherer Eisenbahn-Unternehmungen erheblich beeinträchtigen, vielleicht ganz vernichten, oder gegenseitige Bestrebungen eines für die Sicherheit des Betriebes sehr gefährlichen Wetteifers hervorrufen würden. Außerdem stehen Eisenbahn-Anlagen in so genauer Verbindung mit vielen und wichtigen Gegenständen der öffentlichen Verwaltung und des innern Verkehrs, daß es kaum räthlich scheinen kann, ihre Ausführung oder Bewilligung ohne weitere Beschränkung, als im §. 30 ausgedrückt ist, der Reichsgewalt zu überlassen. Jedenfalls würde die Reichsgewalt doch eines vorgängigen, die Linien, die Bedingungen ꝛc. bestimmenden Reichsgesetzes bedürfen, wenn sie von dem fraglichen Rechte Gebrauch zu machen beabsichtigen möchte.

2. Die Bestimmung:

„Die Benutzung der Eisenbahnen steht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entschädigung zu“

ist nicht völlig klar. Der volkswirthschaftliche Ausschuß scheint darunter zu verstehen, daß die Reichsgewalt das Recht haben solle, vorhandene Eisenbahnen in Benutzung, nämlich in Betrieb zu nehmen.*) Ein solches Recht würde aber wiederum

*) p. 3214 der stenographischen Berichte.

auf das zerstörendste in die Unverletzlichkeit des freien Eigenthums der Eisenbahn-Unternehmer eingreifen, Muthlosigkeit und Mißtrauen gerade in die besseren Eisenbahn-Verwaltungen bringen, ihrer eigenen, auf Vervollkommnungen des Betriebes gerichteten Thätigkeit und neuen Eisenbahn-Unternehmungen hinderlich in den Weg treten. Ein Recht dieser Art würde daher jedenfalls deutlicher bezeichnet und von bestimmten Voraussetzungen (wie im §. 29), auch von einem vorgängigen, die Modalitäten und die Bedingungen für Entschädigung der bisherigen Betriebs-Inhaber feststellenden Reichsgesetze abhängig gemacht werden müssen.

Ist aber die fragliche Bestimmung, wie wir glauben, nur so zu verstehen, daß die Reichsgewalt befugt sein solle, Eisenbahnen für öffentliche Reichszwecke, z. B. für Beförderung von großen Truppen-Abtheilungen ꝛc. zu benutzen, so kann dagegen nichts zu erinnern sein: nur würde dies deutlich ausgedrückt werden müssen.

§. 31.

Bei der Anlage oder Bewilligung von Eisenbahnen durch die einzelnen Staaten ist die Reichsgewalt befugt, den Schutz des Reichs und das Interesse des allgemeinen deutschen Verkehrs wahrzunehmen.

Gegen den §. 31 dürfte nichts zu erinnern sein.

Nach Anleitung der vorstehenden Bemerkungen glauben wir vorschlagen zu müssen, an die Stellen der §§. 29 und 30 etwa folgende Bestimmungen zu setzen:

§. 29.

Die Reichsgewalt hat die Oberaufsicht über das gesammte Deutsche Eisenbahnwesen.

§. 30.

Auch das Recht der Gesetzgebung über das Deutsche Eisenbahnwesen steht der Reichsgewalt zu, so weit der Schutz des

Reichs oder das Interesse des allgemeinen Deutschen Verkehrs es erheischen.

Die dahin zu rechnenden Gegenstände des Eisenbahnwesens werden durch ein Reichsgesetz festgestellt.

§. 31.

Die Reichsgewalt hat, mit der im ersten Satze des §. 30 bemerkten Beschränkung, das Recht, vorhandene Eisenbahnen auf dem Wege der Enteignung zu erwerben.

§. 32.

Die Benutzung der Eisenbahnen für öffentliche Reichszwecke steht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entschädigung frei.

§. 33.

Bei der Anlage — — wahrzunehmen. (wie der bisherige §. 31.)

Schließlich nur noch die Bemerkung, daß im Interesse des Eisenbahnwesens eine Stimme aus dem Königreiche Hannover sich wohl erheben darf, da die Hannoverschen Staats-Eisenbahnen ein Anlage-Capital von zusammen pptr. 13,600,000 Rthlr. erfordert haben, *) und da der Hannoversche Eisenbahn-Betrieb sich auf 54½ geographische Meilen erstreckt. Die Anlage **H.** enthält einige nähere Angaben über Verhältnisse der Hannoverschen Eisenbahnen. Anl. **H.**

*) Darunter sind die Zinsen des Anlage-Capitals während der Bauzeit, und die Kosten der Eisenbahn-Anleihe nicht mit begriffen.

Anlagen.

Anlage A.

Uebersicht
der größeren Flüsse und Nebenflüsse im Königreiche Hannover.

Namen der Flüsse und Nebenflüsse.	Länge im Königreiche. Meilen.	Ort der Einmündung der Nebenflüsse.	Bemerkungen.
1. **Die Elbe.** . . .	etwa 34 Meilen, die Landesgrenze bildend	—	Vom Flußgebiete der Elbe gehören etwa 165 Quadrat-Meilen dem Königreiche an.
Nebenflüsse der Elbe.			
2. Alandfluß . . .	$\frac{1}{4}$	bei Schnackenburg	Kommt aus dem Preußischen.
3. Die Seege . . .	2	bei Metschow, Gericht Gartow	Desgleichen.
4. Die Jeetzel . . .	5	bei Hitzacker	
5. Die Sude, am rechten Elb-Ufer, Gränz-Fluß mit Mecklenburg .	$\frac{3}{4}$	unterhalb Radegast	Kommt aus dem Mecklenburgschen und fließt oben wieder $1\frac{1}{2}$ Meilen durch das Hannoversche, mit der Luhe.
6. Die Ilmenau . .	12	bei Hoopte	
7. Die Seeve . . .	5	bei Harburg	
8. Die Este	6	bei Cranz	
9. Die Lühe . . .	4	bei Steinkirchen im Alt. Lande	
10. Die Schwinge . .	5	bei Brunshausen	
11. Die Oste . . .	etwa 18	bei Neuhaus	
12. Die Medem . . .	etwa 2	unweit Otterndorf	mit der Gosche = $1\frac{1}{4}$ Meilen.
13. **Die Weser** . .	32	—	Vom Flußgebiete der Weser gehören 360 Quadrat-Meilen dem Königreiche an.
Nebenflüsse der Weser.			
14. Die Werra . . .	2	beide zusammen bilden bei Münden die Weser	
15. Die Fulda . . .	$2\frac{3}{4}$ 7		
16. Die Aue	7	bei Nienburg	
17. Die Aller . . .	20	unweit Verden	
Nebenflüsse der Aller.			
18. Die Leine . . .	24	unweit Hudemühlen in die Aller	
Nebenflüsse der Leine.			
19. Die Ruhme .	6	unweit Northeim in die Leine	Nebst den kleineren Nebenflüssen Oder, Söse, Hahle.

Namen der Flüsse und Nebenflüsse.	Länge im Königreiche. Meilen.	Ort der Einmündung der Nebenflüsse.	Bemerkungen.
20. Die Innerste . .	9	bei Ruthe in die Leine	Nebst den kleineren Nebenflüssen Nette und Lamme.
21. Die Ocker . . .	10	unweit Meinersen in die Aller	mit der Ilse.
22. Die Fuhse . . .	9	bei Celle in die Aller	
23. Die Wümme . .	15	bildet mit der sum, welche in fällt.	Hamme bei Burg die Lee- jener Gegend in die Weser
24. Die Drepte . . .	$3\frac{1}{2}$	bei Drepter Syhl im Osterstadischen	
25. Die Luhne . . .	4	bei Stotel	
26. Die Geeste . . .	$3\frac{1}{2}$	bei Bremerhafen	
27. Die Hunte . . .	9	bei Berne im Oldenburgschen	
28. Die Ems . . .	31		vom Flußgebiete der Ems gehören etwa 122 Quadrat-Meilen dem Königreiche an.
Nebenflüsse der Ems.			
29. Die Aa	6	unweit Lingen	
30. Die Haase . . .	19	bei Meppen	
31. Die Leda . . . } 32. Die Jümme . . . }	bilden eine ßen, verei etwa 3 Mei	Meile von Leer nigt die Leda; len lang, zusam	ort, wo sie in die Ems flie- jeder dieser Stromarme ist men etwa 8 Meil. bis zur Ems.
33. Die Vechte . .	10	—	vom Flußgebiete der Vechte gehören etwa 20 Quadrat-Meilen dem Königreiche an.
34. Die Dinkel . . .	etwa $1\frac{1}{2}$	bei Neuenhaus	

Anlage B.

Hannoversche Häfen und Schiffsliegeplätze.

I. Ostfriesische Schifffahrt.

1. Emden.
2. Leer.
3. Norden.
4. Papenburg.
5. Halte.
6. Weener.
7. Karolinensiel.
8. Neuharlingersiel.
9. Bensersiel.
10. Westerakkumersiel.
11. Greetsiel.
12. Oldersum.
13. Hatzum und Ditzum.
14. Rhauderwester=Vehn.
15. Rhauderoster=Vehn.
16. Georgs=Vehn.

Außerdem ist noch eine große Anzahl kleinerer Schiffsliegeplätze theils in den Vehn=Colonien des Amts Aurich, theils an den vielen Hannoverschen Inseln in der Nordsee vorhanden.

II. Schiffahrt auf der Vechte.

17. Nordhorn.

III. a. Schiffahrt auf der Elbe.

18. Schnakenburg.
19. Hitzacker.
20. Hoopte.
21. Harburg.
22. Cranz.
23. Lühe.
24. Twielenfleht.
25. Brunshausen.
26. Wischhafen.

27. Freiburg.
28. Otterndorf.

Außerdem sind an der Elbe noch viele kleinere Schiffsliegeplätze vorhanden.

III. b. Schifffahrt auf den Nebenflüssen der Elbe.

29. Lüchow, an der Jeetzel.
30. Dannenberg, an der Jeetzel.
31. Lüneburg, an der Ilmenau.
32. Winsen, an der Luhe und Ilmenau.
33. Buxtehude, an der Este.
34. Horneburg, an der Luhe.
35. Stade, an der Schwinge.
36. Bremervörde, an der Oste.
37. Osten, an der Oste.
38. Neuhaus, an der Oste.

IV. a. Schifffahrt auf der Weser.

39. Münden.
40. Bodenfelde.
41. Bodenwerder.
42. Hameln.
43. Stolzenau.
44. Nienburg.
45. Hoya.
46. Hutbergen.
47. Intschede.
48. Dreye.

IV. b. Schifffahrt auf den Nebenflüssen der Weser.

49. Hannover, an der Leine.
50. Neustadt am Rübenberge, an der Leine.
51. Celle, an der Aller.
52. Winsen, an der Aller.
53. Hudemühlen, an der Aller.
54. Rethem, an der Aller.
55. Verden, an der Aller.
56. Leesum, an der Wümme.
57. Geestemünde, an der Geeste.

Anlage C.

I. Schifffahrts-Verkehr.

1. Anzahl der Schiffe.

Landdrosteibezirk Aurich. 1846.					Landdrosteibezirk Stade. 1847.	
A. Seeschiffe.						
Unter	2 Commerz-Lasten (6000 ℔)			— Schiffe		Schiffe
zu	2— 20	"	"	234	(unter 25 Last)	52
"	20— 50	"	"	277	(von 25—50 ")	22
"	50—100	"	"	37	—	16
über	100	"	" (davon 1 zu 175 Lasten)	2	— "	6 (4 Schiffe v. 100 -200 L. 2 Schiffe über 200 Last)

Zusammen = 550 Schiffe zu ungefähr 15,000 Commerz-Lasten. Die drei Heringsfischerei-Gesellschaften in Emden besitzen noch 11 Buisen und 1 Jägerschiff. Die Bemannung sämmtlicher Schiffe beträgt etwa 3500 Personen.

Zusammen = 96 Schiffe.

Gesammtlastengehalt = 4120$\frac{7}{8}$.
Bemannung = 656 Personen.

B. Flußschiffe.

Landdrosteibezirk Aurich.

An Canal-, Fluß- und Wattschiffen sind gegen 800 vorhanden.

Auf der Oberems wird die Schifffahrt mit etwa 40 Hannoverschen Schiffen (s. g. Pünten) betrieben.

Landdrosteibezirk Stade.

An Fluß- und Wattenschiffen waren im Jahre 1847 — 886 Stück mit zusammen 9009$\frac{1}{12}$ Lasten Gehalt.

Außerdem 2 Dampfschiffe zwischen Stade und Hamburg mit 66 Lasten Gehalt.

In den Landdrosteibezirken Stade, Lüneburg, Hannover u. Hildesheim.

1. Die Schifffahrt auf der Weser, Aller und Leine wurde im Jahre 1845 von 182 Schiffern mit 298 Fahrzeugen von zusammen 10,593 Lasten Gehalt betrieben.

2. An der Schifffahrt auf der Jeetzel sind die Hannoverschen Landesbewohner mit etwa 50 Schiffen betheiligt.

Anlage D.

I. Schiffahrts-Verkehr.

2. Verzeichniß

der in den Hannoverschen Häfen im Jahre 1846 ein- und ausgelaufenen Schiffe.

	Eingelaufene deutsche Schiffe	Eingelaufene fremde Schiffe	Zusammen	Lastengehalt	Ausgelaufene deutsche Schiffe	Ausgelaufene fremde Schiffe	Zusammen	Lastengehalt
1. Landdrostei Aurich.	2146	212	2358	44,557	2215	392	2607	50,523
2. Landdrostei Stade.	7533	262	7795	70,059	nicht	nach-	ge-	wiesen

ad 1. Darunter Stadt Emden eingelaufen 909 zu 14,745 Rock.-Lasten
ausgelaufen 1005 „ 15,446 „ „

Anlage E.

I. Schifffahrts-Verkehr.

3. Außerhalb des Königreichs.

An einigen Haupt-Verkehrsplätzen erschienen im Jahre 1845/46 Hannoversche Schiffe in folgender Anzahl:

	1845 kamen an.	1845 gingen ab.	1846 kamen an.	
Hamburg / Altona (Im Jahre 1844 kamen an nur 700 Schiffe.)	1118	—	867	und 200 — 300 Schiffe leer.
Bremen u. Bremerhaven	701	—	878	
Brake	74	—	113	
Den Sund passirten	778	—	991	
„ Schleswig-Holsteinschen Canal	571	—	674	
Kiel	—	23	6	
Lübeck	11	10	18	
Stettin	85	—	—	
Danzig	132	22	109	
Pillau (Königsberg)	63	62	113	
Libau	7	—	—	
Riga	103	106	153	
Ostende	4	1	9	
Antwerpen	235	—	297	
Kronstadt (St. Petersburg)	—	—	100	
Memel	—	—	28	
Swinemünde	—	—	80	
Greifswalde	—	—	18	
Stralsund	—	—	35	
Warnemünde (Rostock)	—	—	49	
Bergen	—	—	55	
Barcelona	—	—	7	
Torrevecchia	—	—	2	

	1845 kamen an.	1845 gingen ab.	1846 kamen an.
Genua	—	—	3
Livorno	—	—	4
Malta	—	—	4
Triest	—	—	3
Fiume	—	—	1
Zengg	—	—	1
Venedig	—	—	2
Bosporus	—	—	37
Sulina-Mündung	—	—	3
Galacz	—	—	2
Sandwich-Inseln	—	—	1

(Verkehr der Hannoverschen Schiffe in den Preußischen Häfen im Jahre 1843.)

Eingelaufen 420 Schiffe zu 21,097 Lastengehalt.
Ausgelaufen 421 " " 21,524 "

Anlage F.

II. Schiffsbau.

1847.

A. Seeschiffe.

	Im Neubau begriffen Ende 1846	Neu aufgelegt im Jahre 1847	Zusammen	Vollendet im Jahre 1847	Lastengehalt der vollendeten Schiffe	Bleiben im Bau begriffen	Bemerkungen.
1. Landdrostei Aurich	27	48	75	40	—	35	50 Schiffswerften für See- u. Flußschiffe. Darunter Stadt Emden vollendet im Jahre 1847 5 Schiffe von 58. 64. 68. 90 u. 93 Roklenlasten; im Bau begriffen 3 Schiffe von 32.75 u. 150 Rockenlasten.
2. Landdrostei Stade.	4	15	19	10	994½	9	50 Schiffswerften für See- u. Fluß-Schiffe.

B. Flußschiffe.

1. Landdrostei Aurich	6	19	25	18	—	7	
2. Landdrostei Stade	15	19	34	23	291 1/8	11	

Anlage G.

Schreiben des Herrn Professors Waitz vom 21. November 1848 an die Redaction der Schleswig-Holsteinschen Zeitung.

Art. IV. des Verfassungs-Entwurfs, über Handels- und Schifffahrts-Anstalten betr.

P. P.

„Die Vorschläge des Verfassungs-Ausschusses sind in vollem Einverständnisse mit dem Handelsminister Duckwitz gemacht. Alle diejenigen Deputirten Norddeutscher Küstenländer, die Mitglieder des volkswirthschaftlichen Ausschusses waren, haben denselben beigestimmt; sie beruhten auf den Grundsätzen, welche in England und Nordamerika sich auf das Vollkommenste bewährt haben. Dem gegenüber stellte ein Theil des volkswirthschaftlichen Ausschusses, der alles Heil in einem theoretischen Centralisiren findet, das System Frankreichs, welches selbst diesem durch und durch centralisirten Staate nichts geholfen hat, und doch wahrlich einem Bundesstaate, wie Deutschland es sein soll, am Wenigsten angemessen sein würde.

Unsere Hafenstädte wären in eine wahrlich nicht zu beneidende Lage gekommen, wenn diese Angelegenheiten sammt und sonders durch die binnenländische Centralgewalt hätten besorgt werden sollen, während dieser Alles überwiesen ist, was die einheitliche handelspolitische Leitung sichert. Der Vorschlag des volkswirthschaftlichen Ausschusses fand keine 150 Stimmen in der Versammlung.“ 2c.

Anlage H.

Uebersicht
über
die Hannoverschen Eisenbahnen
im Januar 1848.

	Bezeichnung der Bahnen	Bemerkung, deren Vollendung betreffend	Länge in geogr. Meilen	Angabe der Bahnhöfe	Angabe der Anhaltestellen	Haupt-Fluß-Übergänge
1.	Hannover-Braunschweig	eröffnet 19. Mai 1844.	5,70 Hann. 2,46 Brschw 8,16	Hannover Lehrte Peine Vechelde Braunschweig	Misburg Hämeler-Wald	Aue Fuse
2.	Lehrte-Hildesheim	eröffnet 12. Juli 1846.	3,36	Lehrte Hildesheim	Sehnde Algermissen Harsum	
3.	Lehrte-Harburg	eröffnet 15. Octbr. 1845 bis Celle, 1. Mai 1847 bis Harburg	20,83	Lehrte Burgdorf Celle Uelzen Bevensen Lüneburg Winsen Harburg	Ehlershaus. Eschede Unterlüß Suderburg Emmendorf Bienenbüttel Bardowieck Stelle	Fuse Aller Gerdau Ilmenau Ilmenau
4.	Hannover-Minden.	eröffnet 15. Octbr. 1847.	3,41 Hann. 1,41 Hessisch 3,36 Lipp. 0,58 Preuß. 8,76	Hannover Wunstorf Stadthag. Bückeburg Minden	Seelze Haste Lindhorst Kirchhorsten	Leine Aue
5.	Wunstorf-Bremen	eröffnet 12. Decbr. 1847.	13,57	Wunstorf Neustadt Nienburg Eystrup Verden Achim Bremen	Linsburg Dörverden Langwedel Sebaldsbrück	Aue Aller
			=54,68			

An Transportmitteln sind vorhanden: Locomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Zahl der Gleise sämmtlich mit $4'\,8\frac{1}{2}''$ engl. Spurweiten	Bemerkung über die Verbindung der Bahnen: mit andern Eisenbahnen im Zusammenhang der Gleise	mit Haupt-Straßenzügen	Bemerkung, die Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse betr.
65	187	mit Einschluß der im Bau begriffenen etwa 1100	2 Gleise	in Braunschw. mit der Bahn nach Magdeburg	in Hannover nach Göttingen Kassel, Frankfurt.	$1/555$ stärkste Steigung 2220′ rheinl. kleinster Halbmesser.
			1 Gleis für 2 Gleise vorbereitet	in Lehrte mit den Bahnen nach Hannover Harburg, Braunschweig	in Hildesheim mit der Straße über Alfeld nach Göttingen 2c.	$1/300$. 3000′.
			1 Gleis für 2 Gleise vorbereitet	in Lehrte mit den Bahnen nach Hannover, Braunschweig Hildesheim.	in Harburg mit der Dampfschifffahrt auf der Elbe nach Hamburg	$1/300$. 3000′.
			2 Gleise das 2. Gleis indeß noch unvollendet	in Minden mit der Bahn nach Köln.		$1/300$. 3000′.
			1 Gleis für 2 Gleise vorbereitet	in Wunstorf mit der Bahn nach Minden und Köln.	in Bremen mit der Straße nach Oldenburg und Ostfriesland.	$1/300$. 3000′.

Hoppenstedt, Georg Ernst Friedrich

Bemerkungen gegen die Beschlüsse der deutschen Reichsversammlung über Flü
sse, Canäle und Seen und über Eisenbahnen (Als Manuscript gedruckt)

Hannover 1848

Res/4 J.publ.g. 1248,5,192
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10903312-8